

12.07.2011/JV

kansilehti

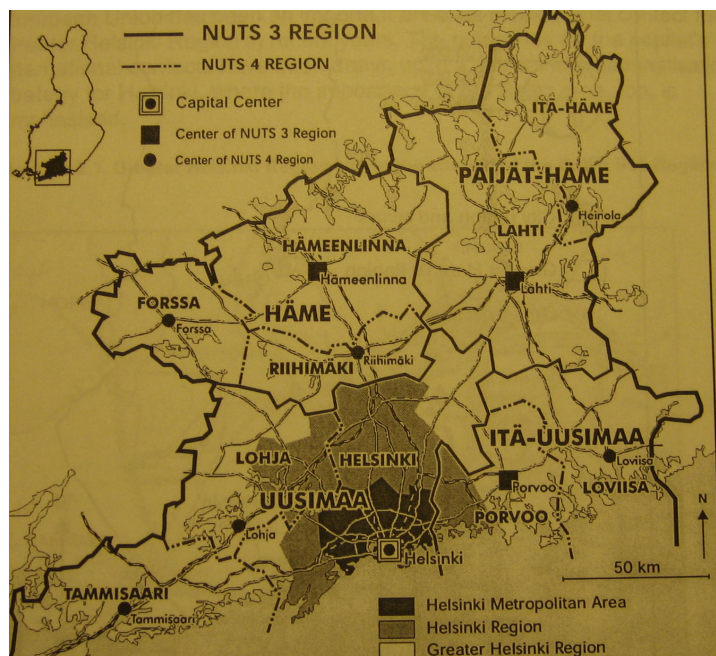
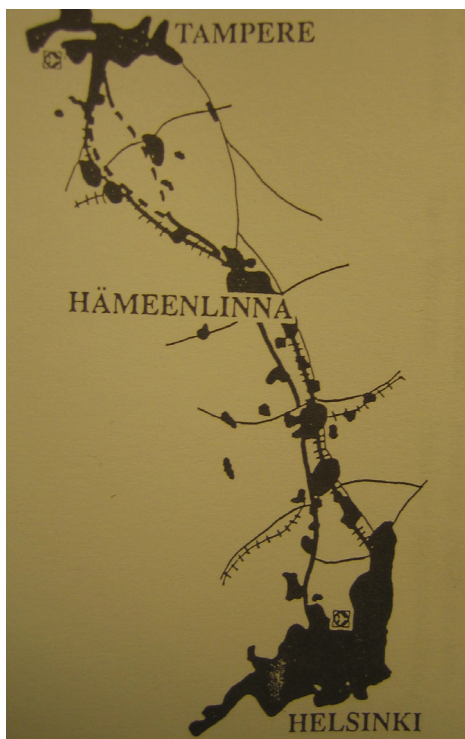
Diplomi-insinööri Jaakko Välimaan lisensiaatintyö Tampereen teknillisen yliopiston rakennetun ympäristön tiedekunnan arkkitehtuurin laitokselle

Ohjaaja professori Terttu Pakarinen

Työn nimi:

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke ja sen merkitys Hämeenlinnalle,

todellinen vai kuviteltu?



Diplomi-insinööri Jaakko Välimaan lisensiaatintyö Tampereen teknillisen yliopiston rakennetun ympäristön tiedekunnan arkkitehtuurin laitokselle

Ohjaaja professori Terttu Pakarinen

Työn nimi: Helsinki-Hämeenlinna-Tampere –vyöhyke ja sen merkitys Hämeenlinnalle, todellinen vai kuviteltu

Avainsanat: Vyöhyke, nauha, metropolialue, kehitys yleensä ja kaupunkikehitys, suunnittelun tavat, vajoaminen, kumulatiivinen radikalisoituminen.

Tiivistelmä

Työn tavoitteena on tarkastella Hämeenlinnaa ja sen lähialueita sekä näiden suhdetta vyöhykkeeseen, joka ulottuu Helsingistä Hämeenlinnan kautta Tampereelle. Tutkimuksessa arvioidaan myös muita määritelmiä, joista Helsingin metropolialue on nousemassa vahvimaksi ja johon laajassa tulkinnassa Hämeenlinnan seudunkin katsotaan kuuluvan. Määritelmät vaikuttavat kunkin paikkakunnan käsityksiin omasta roolistaan näissä aluerakenteissa. Työn yleisenä tavoitteena on arvioida näiden aluerakenteellisten määritelmien pätevyyttä. Hämeenlinnassa ja sen ympäristössä on määritelmien heijastusvaikutuksiksi tässä tutkimuksessa tulkittu joitakin kaupungin kokoon verrattuna suuria hankkeita. Niitä ovat moottoritien kattaminen ja valtatie 10:n uudet linjaukset, jotka jatkuvat valtatie 12:na Lahdessa.

Ensiksi on vertailtu uusia aluerakennemääritelmiä aiempaan kaupunkikehitykseen. Toiseksi on tarkasteltu väestökehitystä ja arvioitu, onko se muuttunut uusien aluerakenteiden mukana. Kolmanneksi on arvioitu Hämeenlinnaa koskevia ja sivuavia suunnitelmia ja suunnittelun tapoja.

Uusia alueellisia määritelmiä luonnehtii epävakaus. Työn aikana oli havaittavissa ensimmäisten määritelmien rinnalle nousevan uusia, jotka tukivat toisiaan tai kilpailivat keskenään. Vanhempi aluerakenteen määrittelytapa, keskusverkollinen tarkastelu on ollut vakaampi, mutta osaksi siitä syystä se on jäänyt pois käytöstä. Hämeenlinnan rooli pienenä tai keskikokoisena kaupunkina keskellä Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykettä tai Helsingin metropolialueen laidalla sisältää riskin oman itsenäisyyden kapenemisesta. Tarkasteluun otetut suuret hankkeet eivät vaikuta parhailta välineiltä kaupungin kamppailussa tulevaisuudestaan.

Aluekehitystä arvioitaessa on nauhojen ja vyöhykkeiden ohella hyödyllistä pitää esillä myös vanhan keskusverkollisen analyysin merkitys. Kehitys voi myös vyöhykkeistä riippumatta tai niiden sisällä olla mosaiikkimaista ja vaihtelevaa. Hämeenlinnan toimijoiden ajattelussa vaikuttaa kaupungin entinen, suhteellisesti merkittävämpi asema, josta kaupunki on pitkällä aikavälillä vajonnut. Hämeenlinnan viime vuosikymmenten kehitys viestii kuitenkin kasvusta, joten näiden kahden kehityskulun ristipaineet saattavat johtaa suuruusluokkia koskeviin erehdyksiin erilaisissa pyrinnoissa.

Abstract

Jaakko Välimaa.

Helsinki - Hämeenlinna - Tampere -corridor and its meaning to Hämeenlinna, real or fictive.

Tampere University of Technology, Department of Architecture in Faculty of Built Environment.

Key words: corridor, zone, metropolitan area, development of cities, ways of planning, shrinking, cumulative radicalisation.

The target of the study is to examine the city of Hämeenlinna as a part of the corridor or zone, which starts from Helsinki and ends to Tampere. There is also another expressions as this corridor. The most important thing seems to be the metropolitan area of Helsinki. Hämeenlinna is in the wide interpretation a part of this metropolitan area as in the same time in middle of the corridor. Definitions have influence to the way of thinking in places in the corridor or in the metropolitan area. The general aim of the study is to evaluate the validity of these definitions. In Hämeenlinna and in its neighbourhood there are two big projects, which reflect this matter: to build the new shopping centre over the motorway nearby the city centre of Hämeenlinna and to construct a tunnel under the lake Katumajärvi to the highway 10. The last question continues by planning new place to the highway 12 through the southern part of the city of Lahti. Highways 10 and 12 are connecting Hämeenlinna and Lahti. The evaluation of these projects is the detailed target of my study.

The first matter is to compare these phenomenons, corridor and metropolitan area, with general development of cities. The second thing is a comparison the development with the change of the population in comparable cities. The third point of view is to study the ways of planning in regional level and in the city of Hämeenlinna.

Beside of these two definitions, the corridor between Helsinki and Tampere and Helsinki metropolitan area, there are several new expressions. They are supporting or competing with each other, rising and disappearing. The older way to define the relations between cities and towns has been to put them to the hierarchic system in relations with each other. This hierarchic system has been very stabile in comparison with these new phenomenons.

The development of cities and towns in corridors or hinterland can be more like mosaic as constant. Man cannot know how the future development is going; today there is in this area going strong, tomorrow somewhere else. As a philosophic question is very difficult to answer, what the development means?

In Hämeenlinna has the old history impact to the people and especially to the elite, how

to think about role of the city. Earlier has Hämeenlinna had among other finish cities more important role as today. In the beginning of 1900 has Hämeenlinna declined and after the word war II started to grow, but on the lower level. In this situation is possible to draw incorrect conclusions how to drive the development of the city; the old “greatness” opponent the new success on the new lower level. These big projects in this case are not necessarily the best tools in meeting challenges of the future.

Esipuhe

Jatko-opintoni ovat olleet pitkään vireillä. Syinä ovat opiskelu työn ohessa sekä aihepiirin laajuus ja aluksi haluttomuuteni rajata sitä. Sysäys opiskelun aloittamiseen oli Hämeenlinna 1990-luvun puolivälissä koskenut tutkimushanke, suunnittelun muutossuunnat, jossa olin mukana yhtenä kolmesta. Hankkeen yleisestä teoreettisesta osuudesta vastasi professori Terttu Pakarinen. Kaupunginarkkitehti Kaija Ojanen ja minä käsitelimme asema- ja yleiskaavakysymyksiä. Oman osuuteni nimi oli Hämeenlinnan kestävä kehityksen yleiskaavastrategia (Välimaa 1995).

Tutkimushankkeen ja sitä edeltäneiden kestävä kehitystä koskeneiden pohdintojen aikana oli käynyt ilmi, että kyse on vaikeasta asiasta. Toiminta on vuosikymmenten ajan tähännyt kasvuun, jolloin on syntynyt vastakkaisuuksia ja sovittamisongelmia, kun kestävä kehityksen suuntaa etsitään. Eihän kasvun pysäyttäminen ole kestävä kehityksen tae. Ehkä päinvastoin, yhtäkkinen kasvun pysähtyminen voi johtaa monien tärkeiden toimintojen alasajoon, josta seuraisi vain kaaosta. Kasvun ohjaaminen kestävämpään suuntaan vaatii onnistuakseen pitkän tien, ellei kasvu seurauksineen ajaudu kriisiin ja vaadi nopeita toimia. Molemmissa tilanteissa muutokseen sisältyy mahdollisuuksien ohella kimppu ennalta arvaamattomia ongelmia.

Tässä työssä on siis kasvun kritiikkiä. Se kohdistuu jo kauan vireillä olleisiin nauha- ja vyöhykehankkeisiin sekä niistä kumpuaviin ajatuksiin. Suurten ajatusten ja hankkeiden edistäminen sisältää virheinvestointien vaaran. Jos ne ovat vasta paperilla, niistä voidaan luopua ilman epämiellyttäviä tai yllättäviä seurauksia, ei ehkä aina ilman mielipahaa. Suuttumusta voi herättää jo se, että joku tohtii asettaa ”tärkeät tulevaisuutta viitoittavat symbolit” uuteen valoon. Toisaalta hankkeista luopuminen ja vastaavanlaisten välttäminen voi antaa voimavaroja tulevaisuutta paremmin palveleville asioille. Moottoritien katamiseen on keväällä 2011 kuitenkin päätetty ryhtyä.

Olen työskennellyt viimeiset 34 vuotta Hämeenlinnan yleiskaavatyön parissa, aluksi yleiskaavasunnittelijana ja sitten yleiskaavapäällikkönä. Aikaisemmin olin tekemisissä Päijät-Hämeen ja Pirkanmaankin kaava-asioiden kanssa, neljä vuotta Päijät-Hämeen liitossa ja kaksi Hämeen lääninhallituksessa, siis yhteensä 40 vuotta painimista alueen yhdyskuntasuunnittelu- ja kaavoituskysymysten kanssa. Tulin työelämään 1960- ja 70-lukujen vaihteessa, jolloin koko sodan jälkeinen aika oli ollut taloudellisen kasvun aikaa. Vastaavasti ympäristökysymykset olivat jääneet sivummalle. Öljykriisi 1970-luvulla ja samoihin aikoihin esiin noussut huoli niin luonnonvarojen riittävydestä kuin luonnon monimuotoisuuden vähenemisestä sekä ympäristömyrkköjen globaaleista vaikutuksista alkoivat vaikuttaa ihmisten ajatteluun ja toimintaan. Sen jälkeen kysymys kasvusta on alkanut näyttäytyä aikaisempaa mutkikkaampana, mutta se on edelleen ehdoton taloudellisen ja poliittisen ajattelun sekä retoriikan pääsuunta.

Suuntaa en pysty kääntämään. Koska käsittelemäni asiat ovat kuitenkin vaivanneet mieltäni ja kuten todettu olen seurannut niiden vaiheita ja perehtynyt niihin osin toimijanakin, olen valinnut aihepiirin tutkielmani kohteeksi. Entisille työtovereilleni näkökulmani tus-

kin on yllätys. Osallisuudessa ja omakohtaisuudessa on asenteellisuuden riski, mutta toisaalta se on näköalapaikka. Olen kuitenkin pyrkinyt tarkastelemaan, avaamaan ja kritisoimaan asioita tutkijan tavoin, asioita eritellen.

Olen joutunut tai päässyt tilanteeseen, jossa työni kautta olen ollut mukana kasvua hellivässä maailmassa ja sitten vapaa-aikana epäilemässä sitä. Osa-aikaeläkkeelle siirtymiseni muutti näiden eri maailmojen välistä suhdetta vielä lisää. Nyt jo kokonaan eläkkeellä ollessani olen tiivistänyt aikaisemmin kirjoittamaani sen olemusta kuitenkin muuttamatta, ehkä ymmärtävämpään suuntaan. Tätä näkökulmaa on ohjaajani, prof. Terttu Pakarinen korostanut. Hän on myös osittain syypää jatko-opintoihinikin, kun suositteli harkittavakseni moista vaihtoehtoa pelkälle työelämän juoksuhaudalle. Äidinkielen ja kirjallisuuden lehtori Hilja Mörsäri korjasi työni kieliasua ja pyrki saamaan tekstiä luettavammaksi. Tyttäreni Marjukka auttoi kansikuvan sommittelussa. Olen saanut aikanaan työnantajaltani, Hämeenlinnan kaupungilta kannustuspalkkion opiskelustani ja myöhemmin Suomen kulttuurirahaston Hämeen rahastolta apurahan aloittaessani kirjoitustyötäni. Esitän kaikille lämpimät kiitokset.

Hämeenlinnassa 12.07.2011

Jaakko Välimaa

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke ja sen merkitys Hämeenlinnalle, todellinen vai kuviteltu

Tiivistelmä

Abstract

Esipuhe

Sisällys

1. Johdanto.....	9
2. Tutkimuksen aihe, tavoite, viitekehys ja menetelmät.....	13
2.1 Tutkimuksen aihe ja tavoite.....	13
2.2 Teoreettinen viitekehys.....	14
2.3 Tutkimusaineistot ja -menetelmät.....	17

I Yleinen kaupungistumista koskeva viitekehys

3. Yleinen kaupungistumiskehitys.....	19
3.1 Kaupunkien synty ja kehitys.....	19
3.2 Kasaantuva kaupunkikasvu (agglomeraatio).....	20
3.3 Kaupunkien välinen hierarkia ja kaupunkien keskinäinen koko.....	21
3.4 Kaupunkien sisäiset muutokset ja seutuistuminen.....	23
3.5 Hämeenlinna menneen ja tulevan valossa.....	25
3.5.1 Hämeenlinnan vaiheista Suomen kaupunkien joukossa.....	25
3.5.2 Suomen aluerakenteen tulevasta kehityksestä.....	26

II Vyöhykkeet ja muut aluerakenteet

4. Kaupunkiseudut ja niiden laajentuneet kokonaisuudet.....	28
4.1 Kaupungistumisesta esikaupungistumiseen ja seutuistumisesta verkostoihin, yhä laajempiin aluerakenteisiin?.....	28
4.2 Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -helminauha tai vyöhyke (HHT-vyöhyke).....	29
4.2.1 HHT-vyöhykkeen aluerakenteen ja alueiden käytön kehittämisselvitys.....	29
4.2.2 Muut HHTvyöhykkeeltä laaditut selvitykset.....	35

4.3 Vertailuaineistoa HHT-vyöhykkeelle.....	38
4.3.1 Varhempia suunnitteluteoreettisia näkökulmia ja käytännön tapauksia.....	38
4.3.2 HHT-vyöhykkeen aikalaisia ja seuraajia.....	41
4.3.3 Työssäkäynti ja pendelöinti.....	49
4.3.4 Asukaslukujen kehitys Helsingin ja Tukholman ympäristössä, sekä Hämeenlinnan tilanne.....	52
4.3.5 Muutaman suuren maailmankaupungin muutoksista, ja muutosten sisällöistä ja tavoitteista yleensä toisen maailmansodan jälkeen.....	57

III Vyöhykkeiden ja muiden aluerakenteiden tulkinta ja sen seuraukset Kanta-Hämeessä ja Hämeenlinnassa

5. Kanta-Hämettä ja Hämeenlinnaa koskevat tarkastelut.....	64
5.1 Kanta-Hämeen seutu- ja maakuntakaavoitus.....	64
5.2 Hämeenlinnaa koskevat suuret hankkeet.....	65
5.3 Tilanne yleisen kaupunkikehityksen valossa.....	66
5.4 Tilanne vertailuaineiston valossa.....	71
6. Johtopäätökset.....	72
6.1 Vyöhykkeet ja muut aluerakenteet.....	72
6.2 Kanta-Häme ja poikittainen yhteys vai kehä viisi.....	77
6.3 Moottoritien kattaminen Hämeenlinnassa ja muita hankkeita.....	82
6.4 Tiivistelmää johtopäätöksistä ja ajatuksia Hämeenlinnan vaihtoehtoisista tulevaisuuksista.....	89

Lähteet

Kirjallisuus, artikkelit, tutkimukset ja selvitykset.....	96
Tilastot.....	112
Kaavat ja suunnitelmat.....	112
Viittaukset sanomalehtiin.....	113

Kuvat

Kuvaluettelo.....	113
Kuvaliitteet.....	1 ja 114

1. Johdanto

Helsingistä Hämeenlinnan kautta Tampereelle ulottuva alue on määritelty eri selvityksissä vyöhykkeeksi, jolla olisi ympäröiviä alueita paremmat kehittymisen ja kehittämisen edellytykset. Vyöhykkeen edut perustuvat Helsingin ja Tampereen sijaintiin, niiden välillä kulkeviin väyliin, rataan ja moottoritiehen sekä alueen nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Tarkastelen tutkielmassani tämän vyöhykkeen nykytilaa ja tulevaisuutta luotaavia selvityksiä, niistä mahdollisesti aiheutuvia seuraamuksia sekä seuraamusten suunnittelua ja suunnittelun tapaa.

vaihtoehtojen kirjo on vyöhykkeen tarkasteluissa jäänyt kapeaksi, koska kasvu ja sen siirtäminen vyöhykkeelle on ollut keskeinen teema. Kasvun lähteenä on pidetty pääkaupunkiseutua ja sen saajina vyöhykkeen kuntia. Mekanismin toimintaa ei kovin tarkasti analysoida. Pääkaupunkiseudulla on pidetty pääradan vartha määrällisen kasvun suuntana, mutta rannikkoa tärkeänä laadullisen kasvun kannalta (Vuolanto 2007). Tampereen intressit voivat olla erilaiset kuin radan varren pienempien kuntien. Myös muiden Helsingistä alkavien pääväylien suunnissa on samantapaista mielenkiintoa. Kasvun kohteiksi ajatellut alueet, niiden toimijat ja erityisesti asukkaat ovat olleet melko etäällä vyöhykettä koskevista pohdinnoista. Pohdinnat ovat olleet irrallaan osapuolista, joita niiden seuraukset koskevat.

Tilanne on ollut sen verran epäselvä, että se on mahdollistanut erilaisia tulkintoja; kuitenkin ne ovat käsitelleet alueen kasvua. Tämän vuoksi vyöhykkeen kehitysodotukset saattavat olla varsin optimistisia, erityisesti nyt kun vyöhykkeen mittainen moottoritie omine vaikutuksineen on rakennettu.

Taustatarkasteluni on koskenut kaupunkien kehitystä ja suunnittelun muutoksia yleisesti. Esitän lyhyen katsauksen kaupunkien kehityksen historiaan ja suunnittelun vaiheisiin ja katsoan löytyykö sieltä esimerkkejä tai perusteita tällaisten vyöhykkeitten syntymiselle ja kehittymiselle. Tämä on tutkimukseni yleinen viitekehys.

Toinen viitekehys koskee vyöhykkeitä ja niiden määrittelyä. Vyöhykkeiden lisäksi on myös muita aluekokonaisuuksia kuten Helsingin metropolialue. Vyöhykkeiden ja vaikutusalueiden arviointiin olen käyttänyt tietoja väestömuutoksista, muuttoliikkeestä ja työsäkäynnistä ja verrannut tilannetta eräiden suurten kaupunkien kehitysvaiheisiin. Esimerkiksi Tukholmalla on myös oma metropolialueensa.

Ajatukset vyöhykkeistä ovat sivuuttaneet vanhat keskusverkkotarkastelut, jotka olivat aikaisemmin keskeinen menetelmä valtakunnallisten aluerakenteen suuntaviivojen määrittelyssä ja maakuntien liittojen suunnittelussa. Vyöhyketarkastelut eivät perustu yksityiskohtaisiin kriteereihin, jotka keskusverkkollisissa tarkasteluissa ovat olleet keskeisiä. Kriteereiden rinnalle ovat tulleet paikkakuntien olosuhteisiin, edellytyksiin ja mahdollisuuksiin liittyvät näkemykset ja mielikuvat.

Tutkielman kolmannessa osiossa pyrin arvioimaan vyöhykeajattelun vaikutuksia erityi-

sesti Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeen keskiosassa, Kanta-Hämeessä ja Hämeenlinnassa. Tarkasteltavana on kaksi suurta hanketta, jotka olen tulkinnut vyöhykeajattelun synnyttämiksi. Kanta-Hämeen hanke on valtatie 10:n parantaminen ja erityisesti siihen sisältyvä tunneli Katumajärven alittamiseksi. Hankkeen kokonaisuutta valaisee väyläosuuden toinen pää Lahdessa, valtatie 12:n tunkeutuminen suunnitelmissa läpi kaupungin eteläisten kaupunginosien. Valtatiet 10 ja 12 ovat Hämeenlinnan ja Lahden välinen yhteys.

Hämeenlinnan kaupunki on suunnitellut nykyisen ydinkeskustansa liiketilojen suuruista kauppakeskusta moottoritien päälle. Hankkeen sijoittaminen juuri moottoritien päälle hankkeen koosta ja kustannuksista sekä ympäristön kulttuuriarvoista piittaamatta on osoitus vahvasta kiinnittymisestä vyöhykkeen toiseen ydinhermoon. Kun muualla on jouduttu tyytymään rakentamisessa moottoritien vieressä oleviin paikkoihin, niin tässä kysymys on pyritty ratkaisemaan tismalleen ytimeen. Molempien hankkeiden suunnittelussa jää vaihtoehtoisten ratkaisujen etsintä ja prosessin aito vuorovaikutteisuus vaillinaiseksi.

Tutkimuksen aihe ja kohde

Tutkimuksen aiheena ovat siis Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -akselista tai vyöhykkeestä laaditut selvitykset sekä niiden taustalta hahmotettava kaupunkikehitys. Yksityiskohdaisesti tarkastelen Kanta-Hämeen maakuntakaavassa käsiteltyä poikittaista valtatie 10:n uutta linjausta ja sen jatketta Lahdessa, sekä Hämeenlinnasta moottoritien kattamista ja siihen liittyviä suunnitelmia keskustan reunoilla. Varsinainen tutkimuksen kohteena ovat näiden hankkeiden suunnittelu ja suunnittelun tapa.

Yleinen kaupungistumiskehitys

Kaupungistumisen kehitystä kuvaava osio perustuu maantieteen ja taloustieteen piirissä tehtyihin analyyseihin. Niissä näkyvät kaupungistumisen pitkät linjat; yleiset edellytykset ja mahdollisuudet, jotka ovat tapahtumien ajallisen pituuden vuoksi varsin riippumattomia kulloisistakin toimijoista.

Kaupunkien olemassaoloon ja kasvuun tuotannon ja muun taloudellisen toiminnan tyyssijoina vaikuttavat alueiden absoluuttiset ja suhteelliset edut, tuotannon mittakaavaedut ja kasautumisen edut. Kasautumisesta johtuva sisäsyntyinen kasvu liittyy vain suuriin kaupunkeihin ja on vain harvoin mahdollista pienissä kaupungeissa. (Laakso & Loikkanen 2004, 112-114). Toisaalta kaupungit voivat myös pienentyä esimerkiksi rakennemuutosten johdosta tai sijaintinsa perusteella. Helsingin kaupunkiseutua voidaan pitää Suomen ainoana agglomeraatioeduista hyötyvänä alueena. Tampere on myös irtaantunut yksipuolisesta teollisesta perinteestään ja alkanut saavuttaa sisäisen kasvun edellytyksiä (Laakso ja Loikkanen 2004, ss.112-114). Hämeenlinna on tässä katsannossa pieni kaupunki, jollaisessa agglomeraatioedut ilmenevät vain harvoin.

Jacobsonin mukaan (Jacobson 1992, s.19) palveluvaltainen kaupungistumisen vaihe tulee olemaan paljon stabiilimpi kuin teollisen kaupungistumisen vaihe. Kaupunkiseutujen kehityksessä on suurkaupunkien kasvu ja niiden esikaupungistuminen keskeinen ilmiö.

(Jacobson 1992, 22). Keskuskaupungit eivät enää kasva, vaan kasvu tapahtuu niiden reuna- ja äärialueilla sijaitsevilla esikaupungeilla ja maalaiskunnissa. Siirilä (Siirilä 1993, ss. 25-27) nimittää ilmiötä seutuistumiseksi. Se merkitsee toisaalta alueiden kehitystä kansallisen ja kansainvälisen verkoston solmukohtina ja toisaalta alueiden sisäisenä uudelleen organisoitumisena. Kehityksessä vaikuttavat kaupungistuminen, esikaupungistuminen, vastakaupungistuminen ja uudelleen kaupungistuminen yhtä aikaa. Voimakas seutuistuminen edellyttää kaupunkiseudun väkimäärän kasvua ja samanaikaista esikaupungistumista eli *suburbanisaatiota*, jopa vastakaupungistumista eli *counterurbanisaatiota*. Kaupungin uudelleen rakenteistuminen tai sen rakennemuutos, restrukturaatio voi hidastaa suburbanisaatiokehitystä.

Kaupunkiseutu suppeassa mielessä koostuu keskuskaupungista ja sitä ympäröivän sisäkehän kunnista, joista vähintään noin 40 % työvoimasta käy töissä keskuskaupungissa. Laajaan kaupunkiseutuun kuuluvat lisäksi ulkokehän kunnat, joilta työssäkäynti eli sukkulointi on 12–40 %. Varsin keskeiseltä kysymykseltä Hämeenlinnan osalta näyttää, onko se nyt jo tai vastaisuudessa tulossa osaksi pääkaupunkiseudun tai myöhemmin myös Tampereen seudun seutuistumiskehitystä ja mitä siitä mahdollisesti seuraa. Hämeenlinnan sukkuloinnin määrä pääkaupunkiseudulle on 6-7 %, eikä se vielä osoita, että kyse olisi kuulumisesta pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueeseen.

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke ja muita määrittelyjä

Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja Uudenmaan liitot, tai tarkemmin sanottuna niiden edeltäjät, seutukaavaliitot ovat muodostaneet käsitteen ”Helsinki-Hämeenlinna-Tampere – vyöhyke”, joka lähes kokonaisuudessaan voisi olla kasvualue. Taustalla on ollut ajatus nauhakaupungista. Se koostuu rautatien ja moottoritien varteen ja vaikutuspiiriin sijoittuvista kaupungeista ja kunnista. On puhuttu kaupunkien muodostamasta helminauhasta, joka on tämän vyöhykkeen runko. Selvityksissä on kuitenkin myös varoitettu vyöhykkeen yhtenäisyyden näennäisyydestä, koska kunnat ovat olosuhteiltaan ja sijainniltaan kovin erilaisia. Halme nimittää tätä karttakuvallisuudeksi (Halme, 2000, s. 67). Samoin oli todettu, ettei nauhamaista tai helminauhan tapaista kehitystä ole muualla havaittavissa (mm. Kokkonen et al., 1989, lukijalle, Merta et. al., 1989, s. 22).

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeen eli lyhennettynä HHT-vyöhykkeen luonnetta tai esimerkinomaisuutta kuvaa, että sen rinnalle on eri aikoina noussut myös muita alueellisia käsitteitä. Näistä ehkä tärkein on OECD:n määrittely, joka varsin nopein vedin muotoilee Helsingin metropolialueen (Greater Helsinki Region, 2003). Siinä Tampereelle ulottuva helminauha katkeaa Kanta-Hämeen pohjoisrajalla ja sen sijaan piirtyy rinnakkainen käytävä Lahteen ja sitä kautta Päijät-Hämeen pohjoisrajalle. Samalla etäisyydellä sijaitseva Tampereen voimakas kaupunkiseutu onkin vaihtunut itä-hämäläiseen maaseutuun. Toisaalta Lahti on Hämeenlinnan kanssa samalla etäisyydellä Helsingistä. Vastaavan alueen OECD on määritellyt Tukholman ympäristössä ns. Mälärin laakson alueella, Mälär-järven ympäristössä. Investoinnit ratoihin ja valtateihin siellä ovat saattaneet olla mallina Lahden oikoradalle. OECD (2006) on tehnyt tarkasteluja Helsingin ja Tukholman seutujen lisäksi myös muualla Euroopassa ja muissa maanosissa.

Varhempaa historiaa tarjoavat 1900-luvun alun kaupunkien ja aluerakenteen voimakkaaseen modernisointiin pyrkineet ideat. Suomessa asia näkyy Alvar Aallon Kokemäenjokilaakson seutukaavasuunnitelmana 1940-luvun alussa. Sen taustalla oli ehkä myös Vuoksen ja sen rinnalla Kymijoen varren suunnittelu (mm. Nupponen 2000). Nauhat ja kehittämisvyöhykkeet ovat nousseet ikään kuin uudelleen päiväjärjestykseen 2000-luvulla. Liikenne- ja viestintäministeriö sekä sisäasiainministeriö ovat vyöhykepaikkakuntien edustajien ja yksittäisten tutkijoiden lisäksi niissä mukana. HHT-vyöhyke on saanut siis rinnalleen uusia vyöhykkeitä ja Helsinki on alkanut muotoilla lähivyöhykkeitään Helsingin metropolialueeksi.

Hämeenlinna ja Helsinki

Hämeen linnalla ja sen kupeessa sijainneella linnakylällä on ollut vuorovaikutusta maan aikaisempaan pääkeskukseen, Turkuun ja Turun linnaan jo paljon ennen Hämeenlinnan kaupungin virallista perustamista. Turkua ja Hämeenlinnaa yhdistävän Hämeen Härkätien juuret löytyvät viimeistään 800-luvulta (Masonen 1989/wikipedia). Irtautumispyrkimyksissään Ruotsista Suomen itsenäisyysmiehillä oli vaihtoehtoisia ajatuksia Hämeenlinnasta jopa maan uutena pääkaupunkina (mm. kansallisia kaupunkipuistoja koskeva seminaari Tukholmassa 6.5.2004; Hämeenlinnaa sivuavat keskustelut). Venäjän hallinnolliset ja taloudelliset toimet synnyttivät kuitenkin alueellisen rakenteen, jonka kehitys Suomen itsenäisyyden aikana on johtanut nykyiseen tilanteeseen: Helsinki on maan ainoa suurkaupunki. Nauhan toisessa päässä on Tampere. Hämeenlinna on näiden välissä jäänyt pieneksi tai keskikokoiseksi kaupungiksi, jonka olemusta leimaa melko monipuolinen elinkeinorakenne ja siinä julkisten palvelujen suhteellisen suuri osuus (mm. Laakso ja Loikkanen, 2004, ss. 87-88).

Hämeenlinna koostuu monitahoisesta toimijajoukosta ja yli 48 000 asukkaasta, joiden tyytyväisyyttä tai tyytymättömyyttä on mahdotonta puristaa yhdeksi arvioksi. Vuoden 2009 alusta Hämeenlinna on laajentunut kuntaliitosten kautta, jolloin moniarvoisuus on entisestään lisääntynyt. Kasvun tavoittelua voidaan pitää moderniin aikaan kuuluvan kehitysoptimismien mukaisena. Optimismia ylläpitävien tahojen ja instituutioiden toiminnan lähtökohtana on siis saada aikaan kasvua, joka sinänsä ja seurauksineen olisi taloudellisen kehityksen ja tyytyväisyyden tae. Se ei kuitenkaan Hämeenlinnassa perustu yksinomaan omien voimien varaan, vaan myös otaksuttuihin pääkaupunkiseudun heijastusvaikutuksiin. Odotuksiin kuuluu, että osa pääkaupunkiseudun väestönkasvusta siirtyisi muualle, mm. Hämeenlinnaan. Kaupungin tulevaisuusarvioita ovatkin viime vuosikymmeninä leimanneet kasvun ja nopean kehityksen odotuksen. Arvioita kasvun vaikutuksista, hyödyistä ja haitoista eri osapuolille, ei kasvun tavoitteluun sisälly. Hämeenlinna on sisämaan vanhin kaupunki, joka on ollut aluksi kategoriansa suurin. Se on 1900-luvun alkupuolella menettänyt suhteellista asemaansa ja sotien jälkeen pystynyt säilyttämään sen, mutta varhempaan tilanteeseen verrattuna alemmalla tasolla.

2. Tutkimuksen aihe, tavoite ja tutkimusmenetelmät

2.1 Tutkimuksen aihe ja tavoite

Tutkimus käsittelee Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -nauhaksi, -helminauhaksi, -akseliksi tai -vyöhykkeeksi nimettyä aluetta ja sitä koskevia tarkasteluja, tutkimuksia ja suunnitelmia 1980-luvun lopulta 2000-luvun ensimmäiselle vuosikymmenelle sekä Hämeenlinnan roolia tällä vyöhykkeellä ja Hämeenlinnan suhdetta pääkaupunkiseutuun. Työn loppuosassa keskityn eräisiin Hämeen liiton ja Hämeenlinnan kaupungin suunnitelmiin. Niitä tarkastelen aluksi yleisemmän kehityskulun muodostamaa taustaa vasten ja pohdin vyöhykkeen ja muiden laajempien alueellisten käsitteiden heijastusvaikutuksia Kanta-Hämeen ja Hämeenlinnan suunnitelmiin. Tämän jälkeen keskityn arvioimaan suunnitteluprosesseja ja suunnittelun eri vaiheissa ilmeneviä suunnittelutapoja. Tutkimuksen aineisto koostuu vyöhykkeistä ja sen aihe on suunnitteluprosessin teoreettinen tarkastelu.

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykettä eli HHT-vyöhykettä koskeva aineisto koostuu ensiksi 1980-luvun lopun 10-osaisesta raporttisarjasta, jonka nimi on ”Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys”, ja toiseksi 2000-luvun alussa valmistuneista selvityksistä tutkimusohjelmassa nimeltään ”Ympäristövaikutuksiltaan edullinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä” eli ”Lyyli-tutkimusohjelma”. Viimeksi mainittu ohjelma on laajempi ja tarkasteluissani etusijalla ovat sen ne osat, joissa käsitellään HHT-vyöhykettä ja siihen liittyviä alueita. Kolmannen aineiston muodostavat seuraavassa todetut muut aluerakenteelliset käsitteet.

Työni aikana ovat maakuntien liitot laajentaneet yhteistyötään ja tuottaneet Etelä-Suomen liittoutuman nimissä Etelä-Suomen tulevaa aluerakennetta koskevan raporttisarjan. OECD on tehnyt useita metropolialueita koskevia tarkasteluja vuodesta 2003 alkaen. Helsinki on ollut ensimmäisten joukossa. Tukholmaa koskeva raportti on vuodelta 2006. Tukholman ja Mälardalenin alueen omat ruotsalaiset tarkastelut ovat vanhempia ja ovat olleet todennäköisiä esikuvia suomalaiselle suunnittelulle. Itämeren piirissä, Ruotsin lounaisrannikolla ja Norjassa on myös aihepiiriin sisältyviä alue- ja vyöhyketarkasteluja.

Kotimaista historiallista taustaa antaa Alvar Aallon Kokemäenjokilaakson aluesuunnitelma, josta Terttu Nupposen mukaan (Nupponen 2000, s. 8) tuli ”alan todellinen pioneeri” ja se lasketaan suomalaisen yhdyskuntasuunnittelun intellektuaaliseen perintöön, arkkitehtien tieto- ja taitovarantoon Bertel Jungin ja Eliel Saarisen Munkkiniemen-Haagan ja Suur-Helsinki suunnitelmien rinnalle. Viimeksi mainittuja pidetään Suomessa ”nykyaikaisen yhdyskuntasuunnittelun perustana” (Helander 1982, s. 495/ Nupponen 2000, s. 8). Toisaalta näyttää myös siltä, että Kokemäenjokilaakson suunnittelulla on yhtymäkohtia sotien aikana käynnistyneisiin Pohjois-Suomen jokien rakentamiseen sähkön-tuotantoa palvelemaan. Varsinkin Oulujoen totaalinen valjastaminen ympäristövaikutuksista piittaamatta on hanke, joka toteutettiin jopa alkuperäisiä suunnitelmia perusteellisemmin (mm. Pohjois-Pohjanmaan ympäristöhistoria/www.ymparisto.fi). Eräänä esiku-

vanahan Aallon työlle mainitaan 1930-luvulta USA:n Tennessee Walley Authority, joka ajan myötä jalostui toimintaansa edelleen harjoittavaksi voimayhtiöksi.

HHT-vyöhykkeen 10 raportin laadinnan aikoina ja sen jälkeen Suomessa vaikutti Leo Jacobson, jonka kuntaliitolle tekemä raportti on kaupunkikehitystä valaiseva, mutta se sisältää myös laajan vision Suomea halkoviksi kehityskäytäviksi (Jacobson 1992). Myöhemmin näistä valikoitui osia maakunnallisten toimijoiden jatkokehittelylle.

Alueellisesti suppeamman tason suunnitelmista mukana on 2000-luvulla laadittu Kanta-Hämeen maakuntakaava, jonka Hämeen liittovaltuusto on hyväksynyt vuoden 2004 loppupuolella ja ne suunnitelman kohdat, joissa on yhtymäkohta HHT-vyöhykkeeseen tai muihin laajempiin aluerakenteisiin. Varsinainen huomio kohdistuu valtatie 10:n uusiin linjauksiin ja tarkasteluni laajenee koskemaan myös valtatie 12:n uutta paikkaa Lahdessa. Hämeenlinnan kaupunkia lähestyn HHT-vyöhykkeen kautta ja osana laajempaa kokonaisuutta, mahdollista pääkaupunkiseudun vaikutuspiiriä. Hämeenlinnan kehittämisen suuret hankkeet ovat kiinnostavia, koska niihin näyttäisi kätkeytyvän ajatus osuudesta HHT-vyöhykkeelle odotetusta kasvusta, vaikka asiaa ei suoraan sanottaisikaan. Keskityn moottoritien kattamishankkeeseen Hämeenlinnan keskustan länsipuolella.

2.2 Teoreettinen viitekehys

Tutkielman aluksi tarkastelen HHT-vyöhykettä ja siitä tehtyjä selvityksiä yleistä kaupunkikehitystä koskevien tulkintojen valossa. Etsin myös millaisia malleja vyöhykkeille tai yksittäistä kaupunkia ja sitä ympäröivää seutua koskeville rakenteille on olemassa. Tutkielman loppuosassa käsittelen Hämeenlinnan kaupungin roolin muuttumista 1800-luvun alusta nykypäivään tultaessa ja tarkastelen Hämeenlinnaan liittyvän kahden suuren hankkeen suunnittelua.

Aiheen pohdinnassa sivuan käsitteitä edistys ja kehitys. Tamminen (1994) pitää edistystä myyttinä, joka länsimaisen kulttuurin eri vaiheissa antiikista alkaen on tavoitellut uskonnollisperäistä tai myyttistä alkuperää olevaa utopiaa tai paratiisia ja tavoittelee sitä yhä. Hettne (2008) ajoittaa kehitysajattelun lähtökohdan modernin ajan alkuun, jolloin ihminen vapautui jumalan huolenpidosta oman tahtonsa toteuttajaksi. Rist (2007) näkee käsitteen kehitys saaneen nykyisen sisältönsä toisen maailmansodan päätyttyä 1940-luvun lopulla. Niin edistyksen, kehityksen kuin suunnittelunkin perimmäiseksi tavoitteeksi on nyttemmin kiteytynyt kasvu, erityisesti taloudellinen kasvu. Sen myötä saavutettavat muut yhteiskunnalliset ja sosiaaliset tavoitteet näyttävät jäävän taka-alalle. Kasvuun perustuvan kehityksen ja kestävän kehityksen välinen ristiriita on vaikea, joskin Rist (2007) pitää molempia saman ajattelun piiriin kuuluvina. Ajatus kasvuun sitoutuneesta toiminnasta kohti sisäisesti kehittyvää yhä monimutkaistuvaa järjestelmää merkitsee Tammisen (1994) mukaan siirtymistä evoluutiosta involuutioon. Tällöin mikä tahansa järjestelmä parantaa selviytymismahdollisuuksiaan, turvallisuuttaan ja myös – kasvuaan – lisäämällä adaptiivista specialisaatiotaan, parempaa kiinnittymistä ympäristöönsä. Tätä Tamminen puolestaan vertaa kestäväan kehitykseen. Tammisen mukaan (1994, 159) involuution tai adaptaation näkökulma on relativistinen, kun taas edistyksen näkökulma merkitsee ole-tusta absoluuttisen kiintopisteen olemassaolosta.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen arviointia koskeva viitekehys

Kaupunkikehityksen tarkastelu nojautuu maantieteen ja aluetieteen sekä kaupunkitaloustieteen muodostamaan viitekehukseen. Niiden puitteissa on tarkasteltu nykyaikaisen kaupungin kehityksen piirteitä ja vaiheita sekä kaupunkien suhdetta toisiinsa. Otan lähtökohdaksi Peltosen (1982) kaupunkien yleisiä kehitysvaiheita ja suomalaisen kaupungin kehitystä koskevat analyysit sekä Laakson & Loikkasen (2004) kaupunkien kehitystä ja taloutta koskevat tarkastelut. Andersson (1993) ja Jauhiainen (1995) ovat nostaneet esille kaupunkien sisäisen rakenteen uudelleen muotoutumisen eli restrukturaatioprosessin, joka edustaa vastakkaista kehityskulkua kuin nauhamainen. Jakobson (1992) puolestaan pohtii sekä kaupunkien sisäisiä muutoksia, seutuistumista että nauhojen edellytyksiä, joita myös Siirilä (1993) ja Vartiainen (1992) käsittelevät. Carter (1982) ja Geyer (2002) analysoivat kaupunkien yleisiä kehityskulkuja ja Hall (1979) keskittyy tässä työssä käytetyssä lähteessä muutamien suurten metropolien muutoksiin. Halme (1991) sekä Jauhiainen ja Niemenmaa (2006) nostavat esiin erilaisia kaupunkikehityksen malleja, niiden historiallista taustaa ja suunnittelun vaiheita kuten myös Svedberg (1988). Virenin (2007) tarkastelut koskevat metropolialuita. Barnett (1996) ja Bruegmann (2004) painottavat kaupunkikehitystä hajaannuttavia seikkoja ja piirteitä. Bengsin (2006, 2010) näkökulmissa korostuu paikallisuus, historialliset arvot ja kestävä kehitys.

Seudullisten ja seuturajoja ylittävien vyöhykkeiden määrittely ja muotoilu on alkanut aikaisemmin kuin näkemys verkostokaupungista (mm. Alppi ja Ylä-Anttila 2007) on alkanut kiteytyä. Olenkin työssäni pitänyt verkostokaupungin käsitteen erillään tässä tarkastelemistani kaupunkia ja kaupunkiseutua laajemmista vyöhykkeistä ja halunnut nähdä sen enemmän kaupunkien ja kaupunkiseutujen sisäistä rakennetta tulkitsevana teoriana. Näkökulmaani on vaikuttanut keskusverkollinen ajattelu, jossa kaupunkien koolla ja niiden välisillä etäisyyksillä on tärkeä merkitys. Jos verkostoajatus laajemmassakin mitassa on relevantti tulkinta yhdyskuntarakenteen kehittymisestä, koskee näkökulmani ja kriittikini tulkintaan liittyviä ylilyöntejä.

Perinteisen keskusverkollisen arvion ja vertailunäkökulman vyöhykkeille tarjoaa Vaasan yliopistossa tehty tutkimus Suomen tulevasta aluerakenteesta, jossa keskuksat ovat ja näyttäisivät pysyvänkin keskuksina (Wuori-Mikkonen 2007). Heidän työnsä nojaa Walter Christallerin keskuspaikkateoriaan vuodelta 1933. Suomeen teoriaa sovelsi Mauri Palomäki, joka v. 1967 julkaisi valtakunnansuunnittelun julkaisusarjassa koko Suomen kattavan keskus- ja vaikutusalue tutkimuksen, joka sitten hallitsi aluerakenteen tutkimusta ja suunnittelua 1970- ja 80-lukujen ajan. Mm. Carter (1982) on esittänyt Christallerin teoriaa kohtaan kritiikkiä, joka myöhemmin on johtanut keskuspaikkateorian arvostuksen vähenemiseen. Muuta historiallista taustaa tarjoavat 1900-luvun alun modernistiset kaupunkirakennetarkastelut, joista nauhakaupunki-ideat (varhaisimmat 1800-luvulta) ovat lähimpänä vyöhykkeitä.

Suunnittelua ja sen arviointia koskeva viitekehys

Vyöhykkeisiin ja Hämeenlinnan suuriin hankkeisiin liittyvän suunnittelun arvioinnissa

nojaudun pääasiassa Taylorin (2003), Svedbergin (1988) sekä Brindley'n, Rydinin ja Stokerin (1989) ajatuksiin ja erittelyihin. Suunnittelussa on kyse kahdesta teemasta. Ensinnäkin on suunnittelun kohde; suunnittelukysymyksen hahmottaminen osana laajempaa kokonaisuutta, jossa asioiden mittakaavat, reunaehdot, painopisteet ja vaihtoehtoiset tavat ratkaista suunnitteluprobleema ovat keskeisiä. Toisena - joissain tulkinnoissa se nousee ensimmäiseksi - on itse suunnittelutapahtuma, sen avoimuus ja vuorovaikutteisuus.

Taylor korostaa vuorovaikutteisuutta. Forresteriin (1989 ja 1999) viitaten hän pitää suunnittelijaa keskeisenä toimijana, neuvottelijana ja tulkkina kansalaisten ja päätöksentekijöiden välisessä vuorovaikutuksessa ja erilaisten intressien sovittamisessa. Forresterin sanoin ”suunnittelijat voivat järjestää yhteistyötä, hahmottaa ihmisten tarpeista lähteviä kysymyksiä, organisoida (tai sekoittaa) julkista huomiota, kirkastaa suunnitelmien hyötyjä ja haittoja sekä erityisesti näkökulmia asioiden tueksi tai niitä vastaan” (Taylor 2003, s. 125/Forrester 1989, ss. 22-24, myös Forrester 1999).

Tässä käsiteltävien nauhojen ja vyöhykkeiden suunnittelussa prosessikeskeisyys ei ole kuitenkaan ollut esillä. Suunnitelmista ei ole kuultu vyöhykkeiden asukkaita, eivätkä päätöksen tekijät ole niistä päätettäneet. Hämeenlinnan suuret hankkeet ovat puolestaan käyneet läpi suunnittelun molemmat vaiheet. Kansalaisia ja muita tahoja on kuultu ja suunnitelmista on tehty päätökset. Kuuleminen ei ole vaikuttanut itse hankkeisiin, eikä päätöksenteko ole ollut yksimielistä. Moottoritien kattamisasiassa kaupunki tarjoaa lain voiman saaneen asemakaavan rakennusyhtiölle toteutuksen harkintaa varten. Keväällä 2011 päätöksetkin rakentamisesta on jo tehty. Valtatie 10:n uusi linjaus puolestaan sai maakuntakaavan päätöksenteossa v. 2004 ratkaisun, jonka sisältö ja tarkoitus jäi eri osapuolille epäselväksi ja johti myöhemmin käsiteltävän tunnelinvaihtoehdon tarkasteluun.

Suunnittelun kohteena Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke on suuri ja epäyhtenäinen. Suunnitteluprobleeman asettaminen vyöhykkeelle tuntuu vaikealta. Myöhemmin tässä työssä käy ilmi, että aluemäärittelyt ovat kaiken aikaa muutoksen tilassa ja että eräs vyöhykkeen suunnittelun keskeinen pyrkimys tuntuukin olevan suunnittelukonseptin vahvistaminen. Tällöin on vaikea päästä pohtimaan itse asiaa eli mistä suunnittelussa on kysymys. Hämeenlinnan suurissa hankkeissa suunnitteluprobleema on taas rajattu varsin tarkasti, jolloin vaihtoehtojen tarkastelu on vaikeutunut tai estynyt kokonaan. Suunnittelua ei voi juurikaan pitää prosessikeskeisenä tapahtumana, vaikka kaikki lain edellyttämät muotoseikat on täytetty, vaan puhtaasti hankkeiden edistämisenä ja pukemisena toteuttamiskelpoisen kaavan muotoon.

Hankkeet voidaan sijoittaa esimerkiksi Brindley'n, Rydinin ja Stokerin (1989) erittelemiin suunnittelutyyleihin, joiden määrittelyssä oli keskeistä julkisen ja yksityisen välinen suhde. Analyysit on tehty Isossa Britanniassa Thatcherin hallinnon aikana, jolloin yksityiset toimijat olivat nousemassa julkishallinnon rinnalle ja kumppaneiksi. Moottoritien kattamista voidaan pitää esimerkkinä trendisuunnittelusta, jossa keskeinen alue on otettu markkinavetoisen suunnittelun kohteeksi. Valtatie 10:n suunnittelua voidaan pitää julkisinvestoivana suunnitteluna, jossa kaupunkiseudulle pyritään saamaan suuri valtion investointi. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeen suunnittelu kuuluu tähän samaan kategoriaan. Suunnittelulla on tavoiteltu sen kehittymisen tukemiseksi valtiovallan alue-

poliittisia päätöksiä, toimenpiteitä ja investointeja niitä tarkemmin yksilöimättä.

2.3 Tutkimusaineistot ja -menetelmät

Tutkimukseni rungon muodostavat valmiit aineistot. Niitä ovat kirjallisuus, Suomen ja Ruotsin tilastokeskusten tilastot, aikaisemmat tutkimukset ja selvitykset, organisaatioiden dokumentit, joita edustavat mm. niiden laatimat kaavat sekä lehtiartikkelit ja -uutiset.

Kenttätutkimukseksi voidaan nimittää sitä osaa tiedon hankinnasta, jossa olen ollut osallisena suunnitelmien laadinnassa tai seurannut niiden etenemistä. Miettiessäni tutkimukseni aloittamista ja aihetta työskentelin kokopäiväisesti Hämeenlinnan kaupungin palveluksessa yleiskaavapäällikkönä. Organisaatiouudistuksessa vakanssini siirrettiin keskushallinnosta sektorihallintoon, mikä sivumennen mainiten kuvastaa yleissuunnittelun merkityksen yleistä vähenemistä. Mahdollisuuteni vaikuttaa suunnitelmien sisältöihin ja käsittelyn tapoihin supistuivat muutosten myötä, mutta toimin koko ajan työyhteisön aktiivisena jäsenenä. Tätä vaihetta nimitän toimintatutkimukseksi.

Tutkimukseni kirjoittamisen aloitin siirtyessäni osa-aikaeläkkeelle. Suhteeni työyhteisöön oheni, vaikka hoidin samaa virkaa osa-aikaisena seitsemän vuotta. Tätä aikaa, jolloin olin työyhteisön jäsen, mutta samalla laadin tutkimustani, nimitän osallistuvaksi havainnoinniksi. Jäätyäni kokonaan eläkkeelle viimeistelin tutkimukseni. Kaupungin hallinnon tapahtumia seurasin tuolloin tiedotusvälineistä. Tätä vaihetta kutsun ulkopuoliseksi tarkkailuksi. Kenttätutkimusaineistoja ei ole erikseen dokumentoitu, vaan käsittelen havaintojani tässä työssä. Erittely nojautuu Mikkosen ja Haapalan teokseen (2006).

Tutkimukseni yleinen osa perustuu pääasiassa valmiisiin aineistoihin. Hämeenlinnaa ja sitä koskevia hankkeita käsittelevä loppuosa tukeutuu valmiiden aineistojen lisäksi edellä kuvaamaani kenttätutkimukseen. Valmiista aineistoista teen teoreettisen analyysin, johon kirjallisuuden osalta liittyy kirjallisuustutkimusta ja muun kirjallisen aineiston osalta arkistotutkimusta. Sovellan myös diskurssianalyysiä (Jokinen et.al. 2002).

Tutkimukseni kolme lähestymistapaa ovat deduktiivinen, induktiivinen ja abduktiivinen. Deduktiivinen lähestymistapa merkitsee tutkimuskohteen lähestymistä yleisestä suunnasta, ulkoa sisään kohti kohdetta. Induktiivinen ote merkitsee etenemistä tutkimuskohteesta kohti yleistä, sisältä ulospäin. Abduktiivinen lähestymistapa merkitsee edellisten tapojen yhdistämistä, joskin abduktiivisuus on sukua induktiolle, mutta merkitsee pureutumista asiaan sinänsä teoriaa unohtamatta. Menetelmien yhdistämistä, monimetodista strategiaa voidaan kutsua triangulaatioksi. Erilaisilla menetelmillä voidaan saada täydempi kuva kompleksisesta todellisuudesta, ei niinkään luotettavampaa kuvaa yhdenlaisesta todellisuudesta (Raunio 1999, ss. 340-342, Alvesson, Skoldberg 1994, ss. 38-43, Grönfors 1982, ss. 33-37/Valtonen 2005, s. 123).

Työkokemustani ja sen myötä kertynyttä tutkimuskentän tuntemusta, jota olen nimittänyt kenttätutkimukseksi, voidaan pitää tutkimuksen kannalta tärkeänä vaiheena esiymmärryksen muodostumisessa. Esiymmärrys auttaa kyseenalaistamaan käytännön itsestäänselvyksiä ja hahmottamaan ilmiön rajoja. Esiymmärrystä voi parhaiten hankkia toimimalla

aktiivisesti osallisena prosesseissa (Gummeson 1991, ss. 50-71/Valtonen 2005, ss. 123-4). Tiedon kertyminen tapahtuu sitten hermeneuttisena spiraalina tai kehänä, jossa ymmärrys asiasta lisääntyy kehän kiertäessä ja noustessa ja jossa päättely tapahtuu abduktiivisen logiikan mukaan (mm. Valtonen 2005, s. 123).

Yleisestä kaupunkikehityksestä yksityiseen eteneminen merkitsee deduktiivista tutkimusotetta. Pyrin ensiksi arvioimaan millaisia yleisiä kaupungistumisen piirteitä HHT-vyöhykkeen ja Hämeenlinnan kehitykseen sisältyy. Aluksi on kysyttävä, toteutuvatko ajatukset pääkaupunkiseudun kasvun siirtymisestä tälle vyöhykkeelle muulla tavoin kuin yleisen esikaupungistumisen ja seutuistuminen myötä on tapahtumassa. Aineistosta käy myös ilmi, että kaikki tutkimusraporttien tekijöistä eivät ole kasvun siirtymisen kannalla. Kuitenkin maakuntien liitot tukeutuvat päätelmissään työn alkuvaiheen hypoteesiin, eivät niinkään teettämiensä tutkimusten tuloksiin. Kyseessä näyttäisi olevan liiton toimijoiden vaikeus erottaa omia tavoitteitaan tutkijoiden esittämistä tai tutkimuksissa esiin tulleista näkökulmista.

Toinen tutkimukseni lähestymistapa on laajentaa HHT-vyöhykkeen tarkastelua kohti laajempia vertailuaineistoja, edetä yksityisestä yleiseen. Tällä induktiivisella tutkimusotteella arvioidaan muualla mahdollisesti havaittavaa vyöhykkeittäistä tai helminauhamaista kehitystä, tarkastellaan väestökehitystä ja suurten metropolien alueellisia muutoksia Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Menetelmässä on deduktiivisen lähestymistavan piirteitä, koska vertailuaineistoa tarkasteltaessa siinä voi havaita yleisen kaupunkikehityksen sisältöjä.

Vertailussa käytän Suomessa tehtyjä muita vyöhyketarkasteluja, Leo Jacobsonin tekemiä vertailuja sekä pohjoismaisia aineistoja ja erityisesti Tukholman seutua ja sen vaikutuksia ympäristöön. Käytän hyödyni väestön muutosta kuvaavia tilastoja, joista on tehtävissä päätelmiä kehityksen suunnasta ja muutosten määrästä. Yleistän tarkastelua koskemaan nauhakaupunkeja käsittelevää tietoa ja laajennan näkökulmaa eräisiin metropoleihin ja suuriin kaupunkeihin ja niitä koskeneisiin kehittämisperiaatteisiin. Induktiivisuus, useiden havaintojen perusteella tehtävät päätelmät, liittyvät tässä tutkimuksessa myös analogioitten käyttöön eri alueiden vertailussa. Jacobson (1992, ss. 12-16) kutsuu sitä analogiamenetelmäksi.

Narratiivinen näkökulma poikkeaa kahdesta edellisestä. Sitä voidaan pitää edellisiä menetelmiä laajentavana ja täydentävänä abduktiivisena ajattelutapana. Se lähtee käytännön havainnoista ja on lähellä induktiota, kun deduktio sen sijaan on teoriasidonnaisempi. Mutta abduktio ei jätä teoriaa sivuun, vaan menetelmänä liikkuu käytännön ja teorian välillä (Anttila 2008). Sen soveltaminen kaupunkitutkimukseen on ollut melko vähäistä tarinallisuuden eli narratiivisuuden nimellä. Hoitotieteen ja sosiaalipsykologian sekä kirjallisuustieteen, mutta myös kauppatieteen alalla menetelmää on sovellettu enemmän (Aaltonen ja Heikkilä 2003 sekä Janhonen et.al. 2003). Kuitenkin tarinallisuus tuntuisi sopivan kaikkeen inhimilliseen toimintaan, koska jossain katsannossa ihminen on tarinallinen olento, joka jäsentää kokemansa ainakin jälkikäteen tarinan muotoon. Tarkastelutapa sopii niihin kehitystavoitteisiin, jotka ovat tulkinnanvaraisia ja toimijakeskeisiä. Poikkeamat yleisistä kehityskuluista voidaan ymmärtää paikallisten toimijoiden sosiaalisen

vuorovaikutuksen ilmentymiksi. Metodien yhdistäminen, triangulaatio tapahtuu sitten perättäin (Raunio 1999, s. 343).

Deduktiivisella ja induktiivisella otteella on tarkoitus määrittää tutkimusaihetta mahdollisimman todennettavin kriteerein. Niiden perusteella tehdään johtopäätöksiä tutkimusaiheesta. Menetelmät luovat sitten edellytykset kolmannen menetelmän, abduktion käytölle.

Aluksi tarkoitukseni oli tulkita tarkasteluaineistoni tarinoiksi ja etsiä niistä kohtia, joita kehitystä kuvaavien lukujen perusteella voidaan pitää virheellisinä tai niihin vaikeasti sovitettavina, ja osoittaa kuinka tarinallisuuden avulla nämä epäjatkuvuuden kohdat olisi mahdollisesti peitetty. Aihe muotoutui kuitenkin sellaiseksi, että tarinallisuus näyttäytyy omassa tekstiniissäni. Koko tutkielmani onkin tarina, jolla pyrin selvittämään toisaalta työelämän kokemusten ja elämismaailman puitteitten sekä toisaalta jatko-opiskelun aikana muovautuneiden käsitysteni välistä suhdetta ja ristiriitaa. Alkuosaa tästä kertomuksesta hallitsevat deduktiivinen ja induktiivinen, ja loppuosaa abduktiivinen ja narratiivinen ote.

Työni on ollut vireillä pitkään, jolloin esiyymmärrys asioista on päässyt viriämään. Työn aikana on tapahtunut muutoksia, jotka olen pyrkinyt ottamaan huomioon. Esimerkiksi työn alkuvaiheessa käyttämäni tilastotiedot ovat muuttuneet ennen työn päätökseen saamista. Aineistoa on kertynyt varsin runsaasti ja olen sitä aiheen koossa pitämiseksi joutunut karsimaan.

Tutkimuksen kannalta keskeisiä termejä ja käsitteitä ovat vyöhykkeet, nauhat, metropoli-alueet, kehitys yleensä ja kaupunkikehitys, suunnittelun tavat, vajoaminen sekä myöhemmin käsiteltävä kumulatiivinen radikalisoituminen.

I Yleinen kaupungistumista koskeva viitekehys

3. Yleinen kaupungistumiskehitys

3.1 Kaupunkien synty ja kehitys

Kaupungit ovat organisaatioiden alueellisia keskittymiä. Kaupunkijärjestelmää voidaan pitää päättäjärjestelmänä, jossa yritykset, muut organisaatiot, valtio ja kaupunki itse toimivat (Peltonen 1982, 13). Weber (1992, s. 23) katsoo, että kaupungin voi määritellä monella tavalla, mutta kaikille määritelmille on yhteistä, että kaupunki on suhteellisen suljettu asuinpaikka. Weber on kirjoittanut alkuperäisen teoksensa *Die Stadt* vuonna 1921. Geyerin (2002) mukaan eurooppalaiset kaupungit olivat aina uuden ajan alkuun urbaaneja asutustaajamia. Ne olivat ensin maatalouteen orientoituneita yhteisöjä ja muuttuivat sitten kaupunkiorientoituneiksi. Modernin ajan myötä alkoi kaupunkimainen eriytyminen. Liikkuminen lisääntyi ja kaupunkimaisen toiminta laajeni ja spesialisoitui. Suuret kasvoivat pienten kustannuksella (Zelinsky 1971/Greyer 2002).

Mutta ovatko kaupungit muuttumassa muodoiltaan nauhoiksi vai alkavatko ne muotoutua

helminauhamaisiksi rakenteiksi, jotka sitten kilvoittelevat, jopa menestyksekkäästi ympäröivien suurkaupunkien kanssa? Vai onko Weberin (1992) ajatus kaupungista suljettuna asuinpaikkana säilynyt jollain tavalla nykyisten kaupunkien muodossa ja niiden tulevassa kehityksessä? Oma käsitykseni ja työhypoteesini on, että kaupunkien perusluonne on entisen tapainen. Asutuksen keskittyminen kaupunkeihin on jo varhemmin tehnyt niistä kulttuurisen ja taloudellisen toiminnan tyyssijoja, joilla sitten on ollut ja on yhä vahvempi vuorovaikutus toistensa kanssa alueellisesti, kansallisesti ja kansainvälisesti kaikkialla maapallolla. Tämä ihmiskunnan ikivanha verkottuminen ei mielestäni edellytä, että kaupungit venyisivät pitkin rautateitten ja maanteitten varsia osoittaakseen myös fyysisellä olemuksellaan ihmisten välisen vuorovaikutuksen jatkuvaa lisääntymistä. Jotkut nauharakenteen tutkijat korostavat kuitenkin juuri keskusten välisten väylien ja niiden varsien merkitystä laajemminkin eurooppalaisessa kaupunkikehityksessä (mm. Jauhiainen et al. 2007). Mutta tämä ei mielestäni ole sama asia kuin mitä Geyer (2002) tarkoittaa monikeskuksisen kaupunkiseudun sisällä sen eri keskusten välisillä kehitysakseleilla.

3.2 Kasautuva kaupunkikasvu (agglomeraatio)

Agglomeraatio on tapahtumaketju, joka alkaa menestyvän yrityksen työllistävästä vaikutuksesta. Tuotannon kasvaessa väestön määrä kasvaa ja sen seurauksena kulutus ja kaupunkiin tulee uusia yrityksiä. Operaatioitten mittakaava kasvaa, yksikkökustannukset alenevat, tehokkuus kasvaa ja syntyy ylijäämää uusinvestoinneille. Edut ovat lokalisaatioetuja sekä urbanisaatiohyötyjä, joita yritysten ei tarvitse maksaa kuin välillisesti. (Peltonen 1982, ss. 35- 38). Laakso ja Loikkanen (2004, ss. 69-72) kuvaavat näitä tekijöitä alueiden absoluuttisina ja suhteellisina etuina sekä kasautumisen etuina. Kaupunkialueen väestön kasvaessa syntyy uusien hyödykkeiden kysyntää, mikä houkuttelee uusia yrittäjiä. Tätä kuvaa käsite *Backward linkage*. Hyödykekirjon kasvaminen houkuttelee uusia asukkaita, mitä puolestaan kuvataan käsitteellä *Forward linkage* (Laakso ja Loikkanen 2004, s. 42).

Kasautuva kasvu liittyy suuriin kaupunkeihin ja tämä sisäsyntyinen kasvu on pienissä kaupungeissa vain harvoin mahdollista (Laakso ja Loikkanen 2004, s. 112). Tähän on kaksi syytä. Voimakas ja pysyvä kulutuksen kasvu ei ole mahdollista ilman viennin kasvua. Eikä vienti ole pienten kaupunkien taloudessa useinkaan keskeistä. Toinen syy on, että paikallisen kulutuksen kasvu kohdistuu pääasiassa hyödykkeisiin, joita ei tuoteta omalla paikkakunnalla, vaan jotka tuodaan muualta. Tuontia korvaavien alojen laajentumiselle on pienellä paikkakunnalla rajalliset mahdollisuudet, joita vielä heikentää liikenneyhteyksien jatkuva paraneminen. Toisaalta pienten kaupunkien ja yhteisöjen mahdollisuudet kilpailussa perustuvat paikallisen toiminnan hyödyntämiseen (Bengs 2010). Suurten keskusten kehitystä voidaan ehkä pitää enemmän kaupungistumiskehitykseen liittyvien lainalaisuuksien tuloksena, kun taas paikallisuudessa subjektiivisilla tekijöillä on huomattavampi merkitys.

Liikenneyhteyksien parantaminen ja siihen kohdistuvat ponnistukset ovat Suomessa olleet perinteinen kehittämistoimi, kun on ollut työttömyyttä tai sen uhkaa. Myös hyvinä aikoina on puutteellisia yhteyksiä pidetty kehityksen jarruna ja tehty aloitteita niiden parantamiseksi. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -akselin olemus perustuu liikenneyhtey-

teen; aluksi radan varteen on alkanut rakentua pienempiä kaupunkeja ja yhdyskuntia, ja sitten on rakennettu niitä myötäilevä tiestö. Pienten yksiköiden kehitystä saattaa liikenneyhteyksien parantaminen kuitenkin heikentää eivätkä vahvistaa. Asukasluku voi kyllä kasvaa, mutta elinkeinorakenne ei vastaavasti monipuolistu ja työpaikkaomavaraisuus heikkenee. Paikkakunnista tulee lähimmän agglomeraatiokeskuksen työssäkäynti- ja asuntomarkkina-aluetta. Peltosen (1982, s. 47) mukaan kasvu välittyy metropoleista periferiaan päin ja samalla asiat muuttuvat. Metropolien ulkopuolella ilmiöt tapahtuvat myöhemmin, hitaammin ja erilaisina kuin ne lähtiessään olivat.

Suomessa poikkeus on Tampere, joka on alun perin puhdas teollisuuskaupunki. Taustastaan huolimatta se on sisäisten ja ulkoisten tekijöidensä ansiosta kasvanut ja monipuolistunut. Mutta vain Helsinki on kaupunkialue, jossa sisäsyntyisellä kasvulla on voinut olla merkittävä osuus pitkän ajan työpaikkakasvussa (Laakso ja Loikkanen 2004, s. 114). Mitä suurempi kaupunkialue on ja mitä laajempi sen omaa aluetta palveleva sektori, sitä vähemmän kasvu on riippuvainen viennin impulsseista, vaikka viennin kasvu aiheuttaa suurilla kaupunkiseuduilla myös suuren kerroinvaikutuksen (Laakso ja Loikkanen 2004, s. 112).

Hämeenlinna sijaitsee mielenkiintoisella tavalla Suomen agglomeraatiokeskittymän, Helsingin ja sellaiseksi kehittymässä olevan Tampereen puolivälissä. Taaksepäin ajassa katsottuna Hämeenlinnan rooli tässä voimakentässä, aikana jolloin Helsinginkin agglomeraatiokehitys oli vasta alkamassa eikä Tampereella sellaisesta voitu puhua, on koko ajan suhteellisesti heikentynyt. Yksi tutkimukseni kiintoisa kysymys onkin, mitä merkitsee sijainti kahden voimakentän rajapinnassa.

Keskittymistendenssi ei voi jatkua loputtomiin, vaan siitä seuraa tungostumista ja ylimäärisiä yhteiskuntakustannuksia. Se johtaa hajaantumisielmiöihin, esikaupungistumiseen ja seutuistumiseen. Kaupungeille ei kuitenkaan voida määritellä optimikokoa, koska asia riippuu monista seikoista ja myös ajankohdasta. Puhutaan kuitenkin kaupungin kriittisestä koosta, joka tarkoittaa sellaista väestömäärää ja taloudellisen pohjan monipuolisuutta, jonka turvin kaupungin kasvun automatiikka käynnistyy. Kasautuva kasvu on kausaalinen kehä, johon liittyvät muuttoliike, panos-tuotos -kytkennät, tiedon kierto ja jalostuminen sekä julkisen vallan, yritysten ja yksilöiden tekemät päätökset. Urbanisaatiosta, industrialisaatiosta ja innovaatioista syntyy kehä, joka tuottaa agglomeraatioedut. (Peltonen 1982, ss. 40-45).

3.3 Kaupunkien välinen hierarkia ja kaupunkien keskinäinen koko

Walther Christaller esitti v. 1933 keskuspaikkateorian, joka perustui Etelä-Saksassa tehtyihin havaintoihin. Hän määritteli keskusten ja niiden vaikutuspiirissä olevien alakeskusten ja muiden alueiden välistä hierarkista rakennetta. Taustalla olivat Von Thunenin v. 1826 tarkastelut, joissa hän käsittelee keskuksen ja sitä ympäröivän maaseudun välistä suhdetta sekä A. Weberin v. 1929 luoma teoria teollisuuden sijoittumisesta. August Lösch oli päätenyt v. 1939 omien tarkastelujensa pohjalta samoille linjoille kuin Christaller (Carter 1982, ss. 59-60, 67). Carterin mukaan, kun Christallerin ja Löschin keskuspaikkateoria on kehitetty nimenomaan Etelä-Saksan olosuhteissa, sen yleisempi toimi-

vuus on syytä kyseenalaistaa. Carter katsookin, ettei tiukka hierarkia Christallerin tarkoittamalla tavalla ole voimassa kaikkialla (Carter 1982, s. 70).

Toisen kaupunkien suhteita käsittelevän määrittelyn, *rank-size rule*n on alun perin kehittänyt Felix Auerbach v. 1913, mutta säännön jatkokehittelyn ja popularisoinnin on tehnyt George K. Zipf v. 1941 (Carter 1982, s. 70). *Rank-size-rule* niminen hypoteesi tunnetaan myös Zipfin lakina (Laakso ja Loikkanen 2004, ss. 35, 102, Peltonen 1982, s. 64). Väkiluvultaan n :ksi suurimman kaupungin, paremminkin kaupunkiseudun väkiluku on suurimman kaupungin väkiluku jaettuna n :llä.

Ulkoisesti *rank-size rule* näyttää lähes joka kohdalta olevan Christallerin ja Löschin johtopäätösten vastakohta (Carter 1982, s. 71). Zipf näki lakinsa osana laajempaa talousteoriana, jossa vaikutti kaksi voimaa. Ensimmäiseksi olivat sellaiset yhteisöt, jotka sijaitsivat lähellä raaka-aineita ja pystyivät minimoimaan kuljetuskustannukset. Toiseksi voima muodostui niistä harvalukuisista suurista kaupungeista, jotka minimoivat kustannukset valmiiden tuotteiden saamiseksi kuluttajien ulottuville. *Rank-size rule* heijastelee näiden voimien tasapainoa. *Rank-size rule* on siis melko vastakkainen Christallerin hierarkiselle järjestelmälle, koska erilaisilla etäisyysluokituksilla on siinä vain vähäinen merkitys. Mutta laki ei kuitenkaan aliarvioi hierarkisuuden ideaa. (Carter 1982, s. 71).

Christallerin tarkasteluihin on *rank-size rule*n lisäksi liitettävä myös käsite ensimmäinen kaupunki (*primate city*). Se on Mark Jeffersonin muotoilema v. 1939. Hänen mukaansa suurimmalla kaupungilla tulee olla ylivertainen (*super-eminent*) asema ei ainoastaan kokonsa vaan myös kansallisen vaikutuksensa vuoksi (Carter 1982, s. 74).

Keskusverkkotarkasteluja on Christallerin ja Löschin ohella tehty mm. Britanniassa (A.E.Smailes 1944) ja USA:ssa (J.E.Brush 1953). Viimeksi mainitun aineistoon viitaten Decay (1962) esittää kolme päätelmää Christallerin teeseistä (Carter 1982, s. 102):

1. Oli kyllä havaittavissa keskusten välistä hierarkiaa, mutta paikkojen alueellinen jakauma ei tue keskuspaikkateoriaa.
2. Havaittua hierarkiaa ei ollut asianmukaisesti määriteltä
3. Keskuspaikkateoria ei soveltunut esimerkiksi Lounais-Wisconsinin kauppakaupunkien arviointiin.

Berry (1958) katsoo, että käsitys hierarkisesta aluerakenteesta ja *rank-size rule*n mukaiset suhteet sopivat keskenään yhteen ja ne voivat olla samassa järjestelmässä. Edelleen (Berry ja Barnum 1962) toteavat, että kaikkiin järjestelmiin sisältyy kaksi osaa. Toinen on yhdistävä tai kokoava (*aggregative*) ja toinen on perusosa (*elemental*). Kokoavalla tasolla monien vaihteluiden sekoitukset, paikallisesti homogeenisella alueella, johtavat keskustojen jatkumon voimistumiseen Keskusverkkoteoria soveltuu siis paikallisiin ja homogeenisiin olosuhteisiin, mutta sillä on omat rajoituksensa yleisemmäksi sovellukseksi, jossa *rank-size rule* taas toimii paremmin (Carter 1982, ss. 105-106).

Suomessa kuten muissakin maissa *rank-size* sääntö toteutuu vain likimäärin. Suomessa poikkeaman muodostaa Helsinki, joka on selvästi seuraavaa kaupunkia, Tamperetta suu-

remppi kuin malli esittää. (Tai Tampere on liian pieni mallin kannalta). Toisaalta on huomattava, että Helsinki on maamme ensimmäinen kaupunki (*primate city*). Laakso ja Loikkanen ovat verranneet vuosien 1951 ja 1976 aineistoja ja toteavat, että kaupunkialueiden koko on kasvanut ja kokoerot ovat suurentuneet. Suuret kaupunkialueet ovat Suomessa kasvaneet suhteellisesti enemmän kuin pienet. Suomen kaupunkialueiden kokojakautuma muistuttaa enemmän USA:n kuin Euroopan jakautumaa: suurkaupungit ovat USA:ssa selvästi eurooppalaisia suurempia. Vaikka USA:ssa maan ja kaupunkien väkiluku on viimeisen sadan vuoden aikana kasvanut voimakkaasti, on kaupunkien kokojakautuma pysynyt likimäärin samanlaisena. (Laakso ja Loikkanen 2004, 103-4).

Tilastollista tarkastelua vaikeuttaa se, pidetäänkö suurimpana kaupunkina Helsinkiä vai pääkaupunkiseutua. Jos tarkastellaan asiaa kaupunkien hallinnollisten rajojen mukaan, on Helsinki ollut ylisuuri Tampereeseen nähden 1900-luvun alkupuolelta 1900-luvun lopulle saakka. Kun Espoosta tuli Tamperetta suurempi, laki alkoi näyttää ”parempia” tuloksia. Jos pääkaupunkiseudun kunnat lasketaan yhteen, näkyy Helsingin ylivoima, vaikka myös Tampereeseen lisättäisiin sen naapurikunnat. Hämeenlinnan asukasluku on Zipfin lain mukaan ollut aina hiukan suurempi kuin laki edellyttäisi.

Gibrathin lain (1931) mukaan tietyssä kaupunkijoukossa keskimääräinen suhteellisen kasvun todennäköisyys on sama kaupungin koosta riippumatta. Eli isot ja pienet kaupungit kasvavat suhteellisesti yhtä paljon, mutta absoluuttisesti suuret aina enemmän kokonsa mukaan. (Peltonen 1982, s. 68).

Kondratieffin (1922) aallon mukaan kasvu ja kehitys tapahtuvat ensin suurissa ja sitten pienissä kaupungeissa. Kondratieff käsittelee erityisesti talouden pitkiä syklejä. Ja jos Gibrathin laki on voimassa, niin kokoerot kasvavat. Robsonin (1973) mukaan kokoerojen kasvun ja polarisaation jälkeen kaupungistuminen tasaantuu kaupunkijärjestelmän kehityksen kypsyessä. Huomattavaa on kaupunkijärjestelmän ja sen kehityksen stabiilius taloushistoriallisista ja poliittisista mullistuksista huolimatta. (Peltonen 1982, s. 70).

Hämeenlinna poikkeaa tästä säännöstä pitkän aikavälin tarkastelussa. Alun perin vanhimman sisämaan kaupungin sija on vuosisatojen aikana alentunut *rank-size-rolessa*. Tämä kehitys saattaa olla yksi selittävä tekijä myöhemmin tarkasteltaville hankkeille.

Kaupunkien muutos voi ja on poikennutkin näistä sääntömääritelmistä. Antiikin aikaisista suurkaupungeista voi olla vain raunioita jäljellä. Syinä ovat olleet sodat tai katastrofit (Pallagst 2007a/Hollander 2009). Teollistumisen kypsän vaiheen jälkeiset tapahtumat tai poliittiset muutokset erityisesti Itä-Euroopassa ovat osoittaneet joidenkin kaupunkien pienenevän sekä absoluuttisesti että suhteessa muihin kaupunkeihin. Tällöin niitä kutsutaan kutistuviksi tai pieneneviksi kaupungeiksi (*shrinking cities*). Pienenemisen syinä voivat siis olla teollinen perintö, maantiede, väestön ikääntyminen, sosiaaliset muutokset tai esikaupungistuminen (Pallagst 2007a /Hollander 2009, Robson 2011).

3.4 Kaupunkien sisäiset muutokset ja seutuistuminen

Suurten kaupunkien kasvu ja laajentuminen ovat tekijöitä, joihin vyöhykkeitten ideoijat

ovat tarttuneet. Jos tarkastellaan pelkästään kaupunkien laajentumista, jäävät helposti huomaamatta ne sisäiset muutokset, joihin laajentuminen perustuu. Kaupungin levittäytyessä omien rajojensa yli aletaan puhua seutuistumisesta.

Seutuistuminen merkitsee ainakin kahta asiaa: alueiden kehitystä kansallisen ja kansainvälisen verkoston solmukohtina ja alueiden sisäisenä uudelleen organisoitumisena (Siirilä 1993, 25). Seutuistuminen syntyy käsitteiden *urbanisaatio* (kaupungistuminen), *suburbanisaatio* (esikaupungistuminen), *deurbanisaatio* (taantuminen) ja *reurbanisaatio* (uudistuminen) sisältämistä ilmiöistä ja on seurausta kaikista näistä neljästä ilmiöstä (Vartiainen 1992, ss. 7-8, Siirilä 1993, s. 26).

Voimakas seutuistuminen edellyttää kaupunkiseudun kokonaisväkimäärän kasvua ja eri toimintojen väljyyden kasvua sekä samanaikaista suburbanisaatiota. Deurbanisaatio on sukua suburbanisatiolle. Reurbanisaatio eli *restrukturaatio* (rakennemuutos) vähentää seutuistumisen painetta. Kaupunkiseudun merkitys yhdyskuntajärjestelmän osana kasvaisi, vaikkei seudun sisäinen hajoaminen väestömäärillä mitattuna jatkuisikaan. Organisaatioiden seudullinen verkostoituminen todennäköisesti kuitenkin jatkuisi.

Seutu muodostuu perusyhdyskunnista ja kunnista, joiden rajat ja hierarkisuus kuitenkin hämärtyvät ja ohenevat. Siirilä tutkii seutuistumista väestön ja työpaikkojen sekä pendelöinnin muutoksen kautta. Kysymys kaupungin ja maaseudun välisestä suhteesta ja vuorovaikutuksesta (mm. Bengs ja Schmidt-Thome 2006 ja 2010) jää tässä työssä aiheen rajauksen vuoksi tarkastelun ulkopuolelle.

Kaupunkiseutu **suppeassa** merkityksessä muodostuu maakuntakeskuksen tasoisesta keskukaupungista ja sitä ympäröivän sisäkehän kunnista eli esikaupunkikunnista (vähintään 40 % työllisestä työvoimasta käy töissä keskukaupungissa). Maakuntakeskusta alemman tason keskuksien yhteydessä ei puhuta kaupunkiseudusta.

Kaupunkiseutu **laajassa** merkityksessä käsittää ulkokehän kunnat, joista pendelöinti on 12 - 40%. Siirilä kutsuu tätä (Siirilä 1993, ss. 26-27) kaupungin maaseuduksi taajamineen ja haja-asutusalueineen ja joka kuvastaa urbaania hajautumiskehitystä.

Laajan kaupunkiseudun ulkopuolella on alueita, jotka ovat vähäisemmässä vuorovaikutuksessa pääkeskuksen kanssa. Myöhemmissä tarkasteluissa käsitellään näitä kauempana olevia vyöhykkeitä, mm. Hämeenlinnaa suhteessa pääkaupunkiseutuun. Pendelöintiaste Hämeenlinnasta pääkaupunkiseudulle on 2000-luvulla noussut yli 6 %:n.

Kaupunkien sisäisiä muutoksia ja kaupunkien laajentumista tulkitsemaan on kehitetty erilaisia malleja, joita mm. Timo Halme on tarkastellut (Halme 1991, ss. 7-32) tutkiesaan neljän suomalaisen ja yhden yhdysvaltalaisen kaupungin sisäistä rakennetta. Klassisia malleja ovat jo edellä mainitut kaupunkijärjestelmän hierarkiseen rakenteeseen liittyvät Christallerin ja Löschin mallit, joissa erilaiset keskuksat asettuvat suhteessa toisiinsa. Itse kaupunkirakenteen muutoksen kuvaamista koskevia klassisia malleja ovat Burgessin vyöhyketeoria, Hoytin sektoriteoria sekä Harrisin ja Ullmanin moniydinteoria. Tämän perinteen myöhempiä ovat Isardin, Bullin, Peltosen sekä Hartshornin ja Mullerin mallit

sekä Peltosen spiraalimalli (Bull 1967, Hartshorn, Truman ja Muller 1989, Herbert 1972, Kosonen ja Viitala 1971, Northam 1975, Peltonen 1975). Eräissä malleissa on havaintoja kaupunkien laajentumisesta pääväylien suunnassa, tai mallissa katsotaan kehitystä esi-kaupunkien näkökulmasta. Kaupunkien laajentuminen pääväylien suunnassa on ymmärrettävää väylien tarjoaman liikkumiskapaseteetin ja liikkumisen nopeuden ansiosta. Onko tässä lähtökohta ajattelulle, jonka mukaan pitäisi pyrkiäkin näiden laajentumien venyttämiseen kaupunkien välisiksi nauhoiksi?

Kehittämisyöhykkeitä pidetään toisaalta välineinä kasvun ja kehityksen ohjaamiseen ja keskusten ja syrjäseutujen jyrkän eriytymisen estämiseen. Ne olisivat yksi keskeinen aluekehittämisen väline 2000-luvun Suomessa ja muuallakin Euroopassa. Lähtökohtana on monikeskuksinen ja verkottuva aluerakenne, johon soveltuvat erittäin hyvin juuri kehittämisvyöhykkeet (Jauhiainen et.al 2007, ss. 5 ja 20). Geyer (2002, s. 9) taas kuvaa kehitysakseleiden syntyvän kaupungistumisen sellaisessa vaiheessa, jossa pääkeskusten ulkopuoliset, toiset ja kolmannet keskuksat kasvavat pääkeskusta voimakkaammin. Tällöin on syntynyt monikeskuksinen kaupunkiseutu, jossa kehitysakselit ovat sen keskusten välisiä akseleita. Greyerin mukaan (Greyer ja Kontuly 1993 ja Greyer 1996/Greyer 2002 ss. 9-10) laajalla kaupunkiseudulla kasvu suuntautuu eri vaiheissa seudun suuriin ja pieniin kaupunkeihin polarisoituen (Richardson 1977, 1980/Geyer 2002, s. 10) ja muuttuen sitten vastakaupungistumiseksi ja lopulta eriytyväksi kaupungistumiseksi.

Suomessa hahmoteltuja vyöhykkeitä on runsaasti ja monet niistä ovat varsin pitkiä. Ne eivät sijoitu monikeskuksisille kaupunkiseuduille, koska niitä ei Helsingin kaupunkiseutua lukuun ottamatta juuri ole. Monikeskuksisuus on nähty pienten keskusten mahdollisuutena olla olemassa suurten keskusten rinnalla. Onnistuminen edellyttää kuitenkin pienten liittoutumista ja toistensa täydentämistä joko naapureina tai etäämpänäkin yhteistyöverkostojen kautta (ESPON 2006).

3.5 Hämeenlinna menneen ja tulevan valossa

3.5.1 Hämeenlinnan vaiheista Suomen kaupunkien joukossa

Hämeenlinna on perustettu v. 1639 nykyisen Suomen alueellisten rajojen sisällä ensimmäiseksi sisämaan kaupungiksi. Vuonna 1815 Hämeenlinna on ollut maan 11:nneksi suurin kaupunki: vajaat 1700 asukasta. Kaupunkimainen asutus oli tuolloin keskittynyt rannikolle ja Hämeenlinna oli suurin sisämaan kaupunki.

Vuonna 1900 Hämeenlinnassa oli 5340 asukasta ja se oli pudonnut sisämaan kolmanneksi suurimmaksi kaupungiksi Tampereen (36 265 asukasta) ja Kuopion (11 700 asukasta) jälkeen kaupunkiasutuksen painopisteen ollessa edelleen rannikolla. Hämeenlinnan viereisessä maalaiskunnassa asukkaita oli noin 900. Niiden laskeminen mukaan ei olisi sijoitusta muuttanut. Suomen ensimmäinen rautatie oli rakennettu 1860-luvulla Helsingistä Hämeenlinnaan. Rautatieverkostoa kuitenkin laajennettiin nopeasti. Rautateillä oli merkittävä vaikutus niiden risteyspaikkakunnille, joista kehittyikin uusia kauppaloita.

Hämeenlinnan kehitys näyttää vuodesta 1900 vuoteen 1940 jääneen teollisuuden ja rauta-

teiden vaikutuksesta syntyneiden kasvusysäysten ulkopuolelle, sillä kaupungin asukasluku v. 1940 oli 9770. Sisämaan kaupungeista ja kauppaloista olivat Lahti, Jyväskylä, Lappeenranta-Lauritsala, Mikkeli, Varkaus, Riihimäki ja Nokia kasvaneet asukasluvultaan sen ohi. Osaselityksenä voi olla ”reikäleipätilanne”: sekä Hämeenlinnan maalaiskunta että Vanajan kunta ympäröivät tiukasti kaupunkia ja kaupunkimaisen asutuksen määrä on ollut virallista asukaslukua suurempi. Mutta Hämeenlinnan kehitys näyttää hidastuneen muihin kaupunkeihin verrattuna. Palaan asiaan tutkielmani lopulla, jossa tarkastelen hidastumista ”vajoamisena”. Huomion arvoista on, että Hämeenlinna jäi jälkeen Etelä-Suomen maakuntakeskuksista, mutta myös Riihimäki (9962 asukasta) ohitti nykyisen maakuntansa keskustaupungin. Eikä maakunnan kolmannen kaupungin, Forssankaan asukasluku (7400 asukasta) jäänyt kauas taakse.

Vuodesta 1940 vuoteen 1950 Hämeenlinna oli kasvanut väkiluvultaan yli kaksinkertaiseksi 22 354 asukkaaseen, mihin sisältyy maalaiskunnan (3270 asukasta) pääosan liittäminen kaupunkiin. Vastaavia kasvulukuja oli Porin, Hyvinkään, Valkeakosken, Heinolan, Pieksämäen ja Maarianhaminan kaupungeissa. Hämeenlinnan asukasluku ohitti Mikkelin, Varkauden, Riihimäen ja Nokian asukasluvut. Voisi ajatella, että sodan jälkeen Hämeenlinnassa on käynnistynyt ehkä tiedostamaton kamppailu vajoamisen torjumiseksi ja entisen aseman saavuttamiseksi, vaikka merkittävin selitys kasvulle löytyy sodan seurauksista alueluovutuksineen ja siirtoväkineen, mikä kasvatti monen suomalaisen paikkakunnan asukaslukua ja toiminnan aktiivisuutta.

Ennen 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen loppupuolta Hämeenlinnassa oli hiukan alle 50 000 asukasta ja se oli 15:nneksi suurin maan kaupungeista. Viime vuosien lukuisat kuntaliitokset ovat kasvattaneet monien kaupunkien asukaslukuja huomattavastikin, vaikka kaupunkirakenne on säilynyt ennallaan. Hämeenlinnan asukasluku on liitosten ansiosta v. 2009 lopussa 66 455 ja sijoitus 14:nneksi suurin. Ohi on mennyt Kouvola ja taakse ovat jääneet Vaasa ja Kotka. Jos Hämeenlinnan pohjoispuolella sijaitseva Hattulan kunta liittyisi kaupunkiin, asukasluku nousisi 76 080 henkeen ja sijoitus 12. suurimmaksi kaupungiksi. Jos vielä eteläpuolella sijaitseva Janakkala liittyisi, olisivat luvut 92 875 asukasta ja 9. sija. Tällöin Hämeenlinna olisi saavuttanut jotain menetetyistä suuruudestaan, vaikka vanha kaupunki ei miksiäkään olisi muuttunutkaan. Uusia liitoksia saattaa tulla myös muilla kaupunkiseuduilla, joten tilastolliset sijoitukset muuttuvat herkästi. Muutoksia ei voitane pitää Zipfin ja Gibratin lakien mukaisina tapahtumina.

3.5.2 Suomen aluerakenteen tulevasta kehityksestä

Olli Wuori ja Kauko Mikkonen ovat tutkineet Suomen aluerakennetta ja sen tulevaa kehitystä keskus- ja vaikutusalue tutkimuksen keinoin (Wuori ja Mikkonen, 2007) ja jatkaneet Christallerin luoman (1933) ja Palomäen Suomeen v. 1967 soveltaman keskusverkkotarkastelun ideaa (Palomäki et. al. 1967). Wuoren ja Mikkosen tarkastelualueina olivat seutukunnat ja tarkastelu ulottuu vuoteen 2040. Väestöennusteet ovat Tilastokeskuksen laatumia ja seutukuntien ns. massatekijänä on käytetty palvelutoimipaikkojen lukumääriä ja indikaattorina myös vähittäiskaupan liikevaihtoa (Wuori ja Mikkonen 2007, ss. 7, 64, 75).

Ensimmäinen vaikutusalueetaso tarkoittaa pääkaupungin vaikutuksen ulottumista yli koko maan. Toisen vaikutusalueetason keskuksia ovat Helsingin lisäksi Tampere, Turku ja Oulu. Helsingin vaikutusalue kiertyy pitkälle kaakkoon ja myös Itä-Suomeen, koska mikään kaupunki ei ole pystynyt saavuttamaan sinne vaikutusalueensa ulottaneen Viipurin asemaa. Oulun vaikutusalue on laajin ja Turun pienin. Hämeenlinnan seutukunta jakautuu puoliksi Helsingin ja Tampereen seutukunnan kesken. Suuria muutoksia ei ole tällä tasolla tapahtumassa (Wuori ja Mikkonen 2007, ss. 66-67).

Tasolle kolme tulee edellisten lisäksi viisi seutukuntaa, Jyväskylä, Kuopio, Lahti, Pori ja Joensuu. Tällä tasolla Helsingin vaikutus kiertyy Kaakkois-Suomeen Lahden vaikutusalueen ohi. Hämeenlinnan seutukunta jakautuu tällä tasolla Helsingin, Tampereen ja Lahden vaikutusalueisiin (Wuori ja Mikkonen 2007, ss. 67-68).

Tasolla neljä toimii 22 seutukuntaa. Tällä tasolla Helsingin seutukunnan vaikutusalue rajautuu Porvoon, Lahden, Hämeenlinnan ja Lohjan seutukuntien vaikutusalueisiin. Hämeenlinnan seutukunta ulottuu pohjoisessa hiukan Valkeakosken ja Akaan seutukuntien alueille, ja vastaavasti osa sen omasta itäosasta sekä Forssan ja Riihimäen seutukuntien alueista jää ulkopuolelle. Vuoteen 2040 mennessä tapahtuu huomattavia muutoksia, kun Kemi-Tornio saa oman vaikutusalueensa ja Kajaani sekä Ylä-Savon kunnat menettävät sen (Wuori ja Mikkonen 2007, ss. 68, 73).

Tasolla viisi toimii 50 seutukuntaa, joiden määrä v. 2040 alenee 44:ään. Muutokset tapahtuvat Keski- ja Pohjois-Suomessa. Hämeenlinnan seutukunta ulottuu hiukan rajojensa yli koillisessa ja lounaassa ja jää hiukan alle idässä, kaakossa ja luoteessa (Wuori ja Mikkonen 2007, ss. 68-69, 74).

Epävarmuustekijöiksi he ovat maininneet väestöennusteen uskottavuuden ja energian hinnannoususta johtuvat tekijät sekä infrastruktuuri-, imago- ja aluepoliittiset sekä globaalitaloudesta ja muista arvaamattomista seikoista johtuvat vaikutukset. Useimmat näistä tukevat suuria keskuksia ja Etelä-Suomea (Wuori ja Mikkonen 2007, s. 77).

Jakobsonin näkemykset (1992) eroavat Wuoren ja Mikkosen analyyseistä (2007). Jakobsonin näkemyksen mukaan tuleva kehitys johtaa linjamaisiin kehityskäytäviin ja niiden muodostamaan verkkoon, kun taas Wuori ja Mikkonen tarkastelevat perinteistä keskusverkkoa ja siinä tapahtuviksi oletettavia muutoksia. Ajatuksena verkottuminen saattaisi kuitenkin kuvata erilaisten toimijoiden välistä vuorovaikutusta ja aluerakenteellisenä fyysisenä ilmiönä tietty keskusverkko edelleen on ja pysyy. Mm. Jauhiainen et.al. (2007) korostavat taas kehittämisvyöhykkeitä.

Toinen Jakobsonin ajatuksista on infrastruktuuri-investoinnit kehityspoliittisiin tarkoituksiin akuuteista tarpeista välittämättä. Tämä johtaisi muutosten liialliseen voimistumiseen ja radikalisoitumiseen. Kansantalous ei ehkä kestäisi, jos investoidaan muutoksiin, vaikka myös olemassaolevista tarpeista olisi huolehdittava. Tällainen näkökulma korostuu usein kaupunkisuunnittelussa nousukausien aikana, jolloin muutospyrkimykset eivät perustu ajankohtaisiin tarpeisiin, vaan suunnittelijoiden ja muidenkin toimijoiden ideoihin ”paremmasta tulevaisuudesta”. Tätä kysymystä tarkastelen enemmän Kanta-Hämettä ja Hä-

meenlinnaa koskevassa osassa.

Valtiovallan erilaiset kehittämistoimet vaihtelevat kulloinkin tärkeinä pidettyjen ongelmien ja kehittämistarpeiden mukaan. Aluepolitiikka pyrkii rajoittamaan muutoksen liiallisuutta. Aluekeskuspolitiikka on yksi aluepolitiikan muoto. Kansainvälinen kilpailu ja suurten kaupunkien rooli pakottavat valtiovallan kuitenkin kiinnittämään huomiota myös suurten kaupunkien kehitykseen. Eri toimenpiteet eivät ole ristiriidassa keskenään, jos ne muotoillaan kunkin alueen ongelmiin ja mahdollisuuksiin sopiviksi.

II Vyöhykkeet ja muut aluerakenteet

4. Kaupunkiseudut ja niiden laajentuneet kokonaisuudet

4.1 Kaupungistumisesta esikaupungistumiseen ja seutuistumisesta verkostoihin, yhä laajempiin aluerakenteisiin?

Tässä osassa tarkastelen tutkimuksen aiheena ja aihepiirinä olevia aluerakenteita ja suurkaupunkeja vaikutusalueineen yleisesti sekä erityisesti Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykettä ja Helsinkiä vaikutusalueineen. Tutkimuskysymys on aihepiiriin kuuluvien alueellisten rakenteiden suunnittelun vaiheet ja tapa. Arviointini kohdistuu aiheeseen liittyviin selvityksiin, niistä tehtyihin johtopäätöksiin sekä suunnitteluprosessiin.

Kaupunkikehityksessä tapahtunutta keskittymistä on seurannut rakenteiden laajentuminen, esikaupungistuminen. Keskuskaupunkeja koetelleet, hajautumisesta johtuvat rakennemuutokset ovat huonontaneet keskuskaupungin olosuhteita ja siten kiihdyttäneet esikaupungistumista, suburbanisaatiota. Mutta samalla on avautunut tilaa ja mahdollisuuksia keskuskaupunkien elpymiseen. Esikaupungistumisen edetessä on syntynyt monikeskisiä, polysentrisiä kaupunkeja ja kehityskulusta on alettu käyttää myös nimitystä seutuistuminen. Seuraava tai rinnakkainen askel kehityksessä on verkostoituminen, johon liitetään myös muita kuin aluerakenteellisia merkityksiä. Kaupungithan ovat varmaan aina muodostaneet verkostoja. 1900-luvun puolivälissä kyse oli hierarkkiseksi määritellyistä, mutta nyttemmin tasa-arvoisiksi nähdystä ja monipuoliseen vuorovaikutukseen perustuvista verkostoista. (Andersson 1993, ss. 12-14, 58-68, 107-113, ESPON 2006, ss. 3-4, Jakobson 1992, ss. 17-69, Jauhiainen 1995, ss. 16-22, Laakso & Loikkanen, 2004, ss. 96-106, Peltonen 1982, ss. 20-56, Siirilä 1993, ss. 25-43, Schulman 1990, ss. 12-31).

Suurten kaupunkien muodostamissa agglomeraatioissa on kyse kaupunkien ja seutujen itsenäisyyden säilyttämisestä, tai pyrkimisestä tai joutumisesta osaksi suuremman kaupungin vaikutuspiiriä. Suuren kaupungin laajeneva vaikutus saattaa houkuttaa pienempiä kaupunkeja ja kuntia toimiin kasvun saamiseksi tai kasvuedellytysten luomiseksi. Harvoin otetaan esille ajatus, että kasvusta voi olla haittaa ja sitä voisi vastustaa (Virtanen, 1989, ss. 7-8). Laakso ja Loikkanen (2004, ss. 194-202) käsittelevät kysymystä aitona vaihtoehtona. Kriittisen näkökulman kasvun kielteisiin vaikutuksiin ovat esittäneet mm. Logan ja Molotch (1987). Kysymystä kasvusta ja kehityksestä ovat luodanneet mm. Tamminen (1994), Rist (2007 ja 2008) ja Hettne (2008). Robson (2011) on Hindrethiin nojautuen luokitellut suuren kaupungin lähistöllä olevan pienen kaupungin olemusta sen

taloudellisen aseman perusteella. Jos pienen kaupungin talous on vahva, se voi olla itsenäinen suhteessa suurempaan tai kaupungit tulevat toisistaan riippuvaisiksi. Jos pienemmän kaupungin talous vaihtelee, tulee se riippuvaiseksi suuremmasta kaupungista. Jos pienen kaupungin talous on heikko, se saattaa taas jäädä suurempaan nähden eristykseen.

Seutuistumisen ja seututason suunnittelun myötä on aluerakenteelliseen keskusteluun syntynyt erilaisia yliseudullisia verkostoja käsittelevä, hallinnollisia rajoja rikkova ja toistaiseksi epävirallinen tarkastelutaso. Kaupunkeja ja kaupunkiseutuja on yhdistelty laajemmiksi yksiköiksi hierarkkisuuudesta poikkeavalla tavalla. Kaupunkeja yhdistäviä verkostojahan on syntynyt myös ilman maantieteellistä yhteyttä jonkin teeman, esimerkiksi samankaltaisen historian, yhteisten intressien, vuorovaikutuksen lisäämispyrkimysten tai jonkin muun syyn takia.

Moottoritie, jota saatetaan pitää verkostoitumisen konkreettisena ilmentäjänä, kerää varteensa ja risteysiensä ympärille yrityksiä ja kaupallista toimintaa. Talouden toimijat tekevät päätöksiä ja investoivat paikallisen ja seudullisten kysynnän varaan ja otaksuvat kysyntää myös ohikulkevasta pitempimatkaisesta liikennevirrasta. Moottoritie synnyttää varteensa oman yhdyskuntarakenteensa talouden lakien vaikutuksesta. Sen suunnittelu ei ole vapaata ideointia, vaan se syntyy välttämättömyydestä alueiden ja muiden liikenneväylien järjestämiseksi. Taustalla kuitenkin on valtion laadituttama ja toteuttama tiesuunnitelma. Laajojen yli maakuntarajojen ulottuvien yhdyskuntarakenteellisten vyöhykkeiden suunnittelussa ja varsinkin toteuttamisessa tullaan samain perustavaa laatua olevan kysymyksen äärelle: ovatko tapahtumat seurausta talouden lainalaisuuksien vääjäämättömästä vaikutuksesta vai suunnitteluun ja poliittiseen päätöksentekoon liittyvistä mahdollisuuksista (Laakso ja Loikkanen, 2004, s. 191).

4.2 Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -helminauha tai -vyöhyke (HHT-vyöhyke)

Käsite ”Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke” on muotoiltu v. 1989 ilmestyneessä 10-osaisessa raporttisarjassa. Käsitettä on myöhemmin vahvistettu ja tuettu mm. joissakin vuosina 2000–2001 valmistuneista ”Lyyli”-ohjelman tutkimuksissa. Vyöhyke on ollut myös vuonna 1993 valmistuneessa selvityksessä, joka käsittelee valtatie 3:n vaikutusalueita Helsingin ja Tampereen välillä. Elinkeinojen ja alueiden kehittäjät ovat nostaneet sen 2000-luvulla esille mm. aluekeskusohjelmien kasvukäytävänä (Esiselvitys ja ohjelma 31.12.2004).

4.2.1 HHT-vyöhykkeen aluerakenteen ja alueiden käytön kehittämisselvitys

Vuonna 1989 valmistunut 10-osainen raporttisarja on nimetty tutkimukseksi, joka tarkastelee vyöhykkeen aluerakennetta ja alueiden käyttöä. Alueella todetaan sijaitsevan lähes kolmasosa maan työpaikoista ja asukkaista. Valtatie 3:n, pääradan, kehittyneen energiahuollon ja muun yhdyskuntatekniikan infrastruktuurin sekä helminauhamaisten taajamaketjun sanotaan muodostavan vyöhykkeen ydinalueen. Vyöhykettä pidetään Suomen kaupungistuneimpana alueena

Esipuheessa katsotaan vyöhykkeen aluerakenteeseen ja alueiden käyttöön kohdistuvan

muutospaineita, jotka ovat purkautumassa voimakkaana rakennustoimintana vyöhykkeen alueella. Tämän kehityksen ohjaus vaatii kunnallista ja seudullista tasoa laajempaa tarkastelua. Tästä syystä kolme seutukaavaliittoa (nyk. maakuntien liittoa) ja ympäristöministeriö käynnistivät työn syksyllä 1987.

Työn käynnistäminen, tavoitteet ja niiden saavuttaminen

Raporttisarjaa edelsi kuusi asiantuntijamuistiota käytettäväksi työn ohjelmointiin. Kolme laatijoista osallistui varsinaisten osaraporttien kirjoittamiseen (Maula, Tervamäki ja Virtanen 1988). Muut kolme olivat mukana vain aloitusvaiheessa (Kuusi, Ryttilä ja Vepsä 1988). Alussa olivat esillä nauhakaupungin edellytykset, ratakaupunkien helminauhat sekä suurten kaupunkiseutujen merkitys omaehtoisina ja itsenäisinä kokonaisuuksina ja niiden ohjaava vaikutus vyöhykkeeseen sekä selvitystyön monitahoisuus ja laajalaisuus. Aluerakenteen tarkastelussa verkkorakenteet nousivat uudeksi toimintojen jäsentymistavaksi. Verkkorakenteiden kehitys liittyi kansainvälistymiseen ja tietointensivisen tuotantotoiminnan erikoistumiseen ja irtaantumiseen vanhasta aluerakenteesta (Tervamäki 1988, s. 5).

Esillä oli myös hankkeen mielekkyys yleensä. Kuinka suuresta muutospaineesta todella oli kyse? Miten paine kohdistuisi alueen eri osiin ilman ohjausta, ja mitä ongelmia siitä aiheutuisi? Haluttiinko tällaista painetta vai olisiko se suunnattava muualle? Miten voidaan saada aikaan riittävän painokas suunnitelma? Onko liitoilla ja ympäristöministeriöllä riittävää ohjausvoimaa? Saako suunnitelma riittävän kannatuksen? Onko HHT-vyöhyke luonteva kokonaisuus ja riittääkö kevyempi toimintatapa (Virtanen 1988, ss. 2-3)?

Vyöhykkeen eri osissa oli erilaiset kehityspaineet ja -tarpeet. Pääkaupunkiseudulla ja erityisesti kehyskunnissa kasvu oli voimakasta ja muualla radan varressa hitaampaa jopa taantuvaa Tampereen kamppaillessa tuolloin ikääntyneiden teollisuuden alojen ongelmien kanssa. Myöhemmin on esitetty samansuuntaisia erotteluja (Halme 2000). Jyrkin toimin pääkaupunkiseudun kehitys saadaan jopa pysähtymään, mutta kokonaistaloudelliset seuraukset olisivat vahingollisia. Hedelmällisin toimintalinja olisi ottaa valtakunnan osaja maakuntakeskukset pitkäjänteisen kehittämistyön kohteiksi (Vepsä 1988, ss. 1-2). Työssä tulisi aluetalouden teorianmuodostus jättää yliopistoille ja keskittyä kehittämisedotuksiin. Tärkeää olisi kansainvälistymisen vaikutusten arvionti, HHT-vyöhykkeen resurssien riittävyyden ja lisätarpeiden arviointi sekä vyöhykkeen sisäisten muutostekijöiden tarkastelu. Resursseja selvitystyöhön oli varattu riittämättömästi (Vepsä 1988, ss. 3-11).

Työhön kuitenkin ryhdyttiin ja sen tavoitteiksi asetettiin

- HHT-vyöhykkeen suunnitteluun soveltuvien mallien ja suunnitteluperiaatteitten etsiminen sekä
- vyöhykkeen työnjaon, erilaistumisen ja epätasapainoa aiheuttavien tekijöiden tarkastelu.

Työn aikana löytyi idea helminauhaksi, mutta ei varsinaisia suunnitteluperiaatteita, joille nauhan tulevaisuutta voisi rakentaa. Raporteissa käsiteltiin nauhakaupungin kehittämistä ja erilaisia muita vyöhykkeitä (Maula et.al. 1989).

Ensimmäisen tavoitteen osatavoitteina olivat

- nauhamaisen taajamavyöhykkeen suunnittelun teoreettisten ja menetelmällisten erityispiirteitten kartoittaminen eri maissa toteutettujen hankkeitten pohjalta,
- tietoyhteiskunnan tuotantotapaan siirtymisen aluerakenteellisten seurausvaikutusten ennakoiti Suomessa vastaavissa maissa jo tapahtuneen kehityksen pohjalta.

Osatavoitteitten saavuttamisessa jäätin itse päätavoitteen epämääräiselle ja selkiintymättömälle tasolle. Kymmenen vuoden kuluttua tehdyssä Lyyli-tutkimuksessa alkoi olla koossa aineksia tavoitteitten tarkempaa arviointia varten.

Toisen tavoitteen osat olivat

- pääkaupunkiseudulle kohdistuvien rakentamis- ja muiden paineiden suuruuden ja jakauman selvittäminen,
- vyöhykkeen mahdollisuuksien selvittäminen, miten se voisi toimia kasvupaineiden tasaajana,
- vyöhykkeen infrastruktuurin ja muiden resurssien kartoittaminen tavoitteen saavuttamiseksi (raportti 10, s.10).

Näiden osatavoitteitten käsittely jäi yleiseksi, koska kaupunkien ja muiden yhdyskuntien suunnitteluun sisältyy monia epävarmuuksia puhumattakaan seutujen tai niitä suurempien kokonaisuuksien käsittelystä.

Loppuraportissa (raportti 10) päädytään seuraaviin suunnitteluperiaatteisiin:

Yhdyskuntavyöhykkeiden suunnittelun oli katsottu uinuneen pitkään, joskin niitä oli käsitelty seutukaavaliittojen suunnitelmissa ja kaupunkiseutujen yleiskaavayhteistyössä. Suomessa näitä vyöhykkeitä oli muodostunut kehämäisinä kaupunkiseuduille ja nauhamaisina jokien ja liikenneyhteyksien varsille, joista HHT oli yksi merkittävimmistä. Uudemaksi ilmiöksi todettiin vuorovaikutuksen aikaansaamat kaupunkiverkostot. Suunnittelussa oli tarpeen ylittää hallinnolliset rajat ja luopua itsekeskeisestä ajattelusta (raportti 10, s. 29).

HHT-vyöhykkeellä oli luontaista kehittymispotentiaalia, joka tuo uutta elinkeinotoimintaa ja asukkaita. Erikoisia aluepoliittisia kasvusysäyksiä ei tarvita, vaan alueen kehittymisen tunnustamista ja tarvittaessa rakennemuutoksen helpottamista. Ongelma oli yhä vinoutuva työpaikka- ja asuntorakentamisen suhde pääkaupunkiseudulla, mistä seuraa jo hajautuneen yhdyskuntarakenteen edelleen hajoaminen ja uusien ympäristöjen heikkeneminen. Kehitys johtaisi pahenevaan työvoimapulaan pääkaupunkiseudulla ja synnyttäisi kasvavaa, pitkämatkaista työssäkäyntiliikennettä. Taajamien ulkopuolelle syntyvien asuinpaikkojen palvelutarjontaa ei pystytä hoitamaan ja kunnallistekniikan järjestäminen olisi vai-

keaa ja kallista. Vaihtoehtona oli kehittää pääratana pohjautuva tiivis yhdyskuntaketju, jonka energiankulutus ja ympäristöhaitat olisivat vähäiset (raportti 10, s. 30).

HHT-alue oli hahmotettava liikenneyhteyksien sitomaksi helminauhamaiseksi kuntaketjuksi. Kehittyneet liikenneyhteydet kytkevät kunnat koko vyöhykkeen tuotannolliseen toimintaan ja asukkaiden toimeentulon turvallisuutta lisäävään työmarkkina-alueeseen. Vyöhykkeen kaupungeilla oli valmiudet ottaa vastaan uusia toimintoja, yrityksiä ja asukkaita. Kaupunkeja ympäröivät kunnat taajamineen kytkeytyvät suoraan tuotantokykyiseen maaseutuun ja luontoon, eikä asukkaiden elämäntapa juuri poikkea kaupunkimaisesta (raportti 10, s.30). Ajatuksessa oli viitteitä Aallon Kokemäenjokilaakson suunnitelmasta vuodelta 1940.

Uusia, irrallisia yhdyskuntia ei enää pidä rakentaa hajottamaan aluerakennetta, vaan resurssit oli käytettävä nykyisten yhdyskuntien täydentämiseen ja yhteysverkkojen parantamiseen. Vyöhykkeen rakennuksiin ja laitteisiin sitoutunut huomattava osa maamme kansallisvarannosta on hyödynnettävä täysimääräisesti. Kaupungistumista oli ohjattava niin, että se tukee nykyisiä kaupunkeja ja taajamia (raportti 10, s. 30).

Näkökulmista pelkistyy ajatus työpaikkojen keskittymisestä pääkaupunkiseudulle, ja siitä seuraava työvoimapula johtaisi työmatkojen pidentymiseen. Ja jos näin oli, oli parempi, että pitkät työmatkat hoidetaan junaliikenteellä. Analyysi oli varsin yksinkertainen ja yksisuuntainen. Käsittelemättä jäivät pienten, tässä mallissa kasvua vastaanottavien kaupunkien, taajamien ja muiden alueiden kysymykset.

Jos raporttien laadintaa verrataan suunnitelman laatimiseen, kyse oli ylhäältä alaspäin suuntautuneesta toiminnasta. Työ oli organisoitunut maakuntien liittojen ympärille. Mukana oli liittojen ja ympäristöministeriön virkamiesten lisäksi liittojen luottamushenkilöitä. Yhteydet muihin, melko kapeasti rajattuihin tahoihin perustuivat aihetta käsitteleviin seminaareihin. Kaavojen laadintaan liittyviä menettelyjä ei raporttien käsittelyyn sisällynyt. Hankkeesta laadittiin tiedotteita ja järjestettiin useita tiedotustilaisuuksia sekä lopuksi kaksipäiväinen kutsuseminaari. Loppuraportissa (s. 15) oli katsottu, että loppuvaiheen tiedotustilaisuuden tarkoitus saattaa selvityksen tuloksia kuntien päätöksentekijöiden tietoon toteutui. Koska kuitenkin kyse oli vyöhykkeen kuntien, niiden asukkaiden ja muiden osapuolten kannalta erittäin merkittävistä asioista, voidaan suunnittelun tapaa pitää vuorovaikutukseltaan erittäin suppeana.

HHT-sarjan osaraportit 1989

Yhdeksi vertailualueeksi oli otettu Kanadasta 1000 km pitkä ja 200 km leveä alue Windsorin ja Quebecin välillä (raportti 1 ss. 12-17). Alue oli jo sinänsä varsin suuri. Toisaalta huomiotta jäivät Quebecin separatistiset pyrkimykset ja Windsorin sijainti vastapäätä USA:n ja maailmankin entistä autoteollisuuden kehtoa Detroitia (joka on myöhemmin kuulunut vanhojen ja supistuvien teollisuuskaupunkien joukkoon). Eli nauhalle olisi voinut löytää muita muotoja ja nähdä myös muunlaista muutosta kuin kasvua. Suomeen rinnastettavien maiden kehityksessä ei raportin 1 mukaan ollut havaittavissa toiminnallisten kaupunkiakseleiden tai nauhakaupunkien muodostumista. Suomessa pääkaupunkiseudun rooli ja kasvu on kiistaton ja samantapainen tilanne on Ruotsissa, Norjassa ja Englannis-

sa. Muualla mannermaalla suurimmat keskukset eivät kasvaneet, vaan nopein kasvu keskittyi pienempiin maakuntakeskuksiin. (raportti 1, ss. 23-24). Tampere nähtiin liittyneenä Turun, Jyväskylän ja Kuopion kasvavien keskusten ketjuun, jota pidettiin pääkaupunkiseudun vastapainoksi muodostuneena keskusjoukkona. Lopuksi todettiin amerikkalaisessa kaupunkitutkimuksessa olleen jo pitkään havaittavissa tietynlaisen toiminnan hakeutuminen moottoriteiden risteysten ympärille. Samaa kehitystä oli nähtävissä Euroopassa ja nyt myös Suomessa ja HHT-vyöhykkeellä. Raportissa varoitettiin uusien yhdyskuntien rakentamisesta pelkästään liikenneväylän varaan heikkoon elinympäristöön (raportti 1, s. 38).

Toisaalla oli tarkasteltu Pariisissa havaittua kaupunkikehitystä Peter Hallia lainaten (raportti 2). Metropolialueen suunnittelun ja rakentamisen vaiheista oli otettu esimerkiksi yksi esikaupunkialue Marne-joen laaksosta. Valittu alue sijaitsi Pariisin agglomeraation ulkopuolella, mutta alueella, joka kuului Pariisin ympäristön uusien kaupunkien alueeseen. Raportissa 2 tarkasteltiin kahdeksaa nauhakaupunkia, kun Hall taas kuvaa kehittämisen akseleita, joiden varressa oli alueita uusille kaupungeille.

Ehkä kiintoisampaa olisi ollut käsitellä Pariisin alueen järjestämisen kokonaisuutta, jolla Peter Hall (1979, 2. painos, ss. 84-86) katsoo olevan vaikutuksia monen muun suurkaupungin kehittämiseen. Pariisin kaupunkia ympäröi solmukohdiksi kuvattujen kuuden kaupungin verkko. Kaikki solmut olivat alle 15 km:n etäisyydellä metropolialueen ytimestä. Pohjoisessa niistä kahden ja Pariisin välistä kulki kehittämisen pohjoinen pääakseli, jonka varteen on rajattu uusien kaupunkien alueita molempiin päihin akseleita, osin agglomeraatioalueen sisälle ja osin sen ulkopuolelle. Eteläisempi akseli kulki solmujen ulkopuolitse. Uusien kaupunkien alueet olivat agglomeraatioalueen rajoilla lukuun ottamatta läntisintä eteläisen akselin päässä sijainnutta, joka oli muihin nähden irrallisempi. Agglomeraatioalueen raja oli tuolloin kulkenut 20 - 40 km:n etäisyydellä Pariisin keskustasta. Uusien kaupunkien alueet akselien varrella olivat puolestaan 20 - 50 km:n etäisyydellä.

Nauharakenteen yleiset ominaisuudet ja Suomen aluerakenteen kehitys niihin liittyen olivat erikseen esillä (raportti 3). Arviointiin sisältyi vyöhykkeiden kehittyminen sinänsä ja HHT-vyöhykkeen laajentuminen Porin ja Lahden suuntaan sekä Kaakkois-, Keski- ja Pohjois-Suomeenkin. Kuitenkin nähtiin, ettei HHT:n lisäksi vastaavia Suomeen hevin synny. Nauhojen syntymisen vaikeus oli ilmennyt mm. entisessä Itä-Saksassa. Siellä ei ollut havaittavissa nauharakenteen kehittymistä, vaikka muutamaa keskiaikaista kaupunkia oli yhdistänyt rautatie 1800-luvulta ja sitten moottoritie ja kehitystä oli ohjannut sosialistinen suunnittelujärjestelmä (raportti 3, s. 12).

Kuntien suhtautuminen yleensä kasvuun Suomessa oli lähes poikkeuksetta myönteistä (raportti 5). Tällöin kyse oli kunnan vastaanottokyvystä, jos kuntaan olisi tulossa uusia asukkaita tai yrityksiä. Vastaanottokyky taas riippui maanhankinta- ja kaavoituspolitiikan onnistumisesta. Näillä samoilla politiikan alueilla voitiin vaikuttaa, jos vastaanottohalua ei olisi. Robert Bruegmann (2005) on todennut, että jos jokin kunta jarruttaa kuntaan muuttoa, muutto suuntautuu johonkin tai joihinkin naapurikuntiin, eikä laajemmassa tarkastelussa tilanteessa ole sanottavaa eroa. John Logan ja Harvey Molotch (1987) ovat

todenneet, että kasvun suhteen on syytä olla tarkkaavainen, koska kasvu tuo aina mukanaan kohoavat kustannukset ja kasvavat ruuhkat. Kuntien johto ja kunnissa toimivien yritysten edustajat pitävät kasvun hyödyllisiä puolia tärkeinä; asukasluvun kasvun katsotaan lisäävän kunnan verotuloja ja yritysten asiakaspohjaa sekä työvoiman saatavuutta.

Tarkasteluissa tuotiin esiin, kuten myöhemmin on nähtävissä, ettei yhtä Helsingistä alkavaa liikennekorridorin voida irrottaa muista suunnista (raportit 6 ja 7). Jos tarkastellaan aluetta, jossa on jo tehty mittavat infrastruktuuri-investoinnit, ei uusilla ole enää saavutettavissa sanottavia lisähyötyjä (Banister ja Berechman. 2000. mm. ss. 27-28).

Raporteissa 7, 8 ja 9 tarkasteltiin pääkaupunkiseudun kasvupaineita ja vyöhykkeen vastaanottokykyä tälle paineelle sekä yleisellä tasolla vyöhykkeen vaihtoehtoisia tulevaisuuksia. Vaihtoehtoista kattavimmaksi ja kokoavimmaksi osoittautui näissä arvioinneissa helminauha. Helminauha oli esitetty HHT-vyöhykkeen rakenteellisenä tulkintana eikä minään varsinaisena suunnitelmana.

Keskeinen kysymys näytti olevan, että pääkaupunkiseudun kasvu oli tullut tiensä päähän ja oli tarpeen kehittää uusi aluerakennemalli, jonka suuntaan kehitys sitten kääntyy tai käännetään. Sama näkemys esiintyi Jakobsonin (1992) mukaan jo Meurmanilla. Pääkaupunkiseudun kasvupaineista todettiin jopa, että kyseessä on tyypillinen kehitysmasgelma (raportti 7, s. 49).

Pääkaupunkiseudun kasvuluvut ovat viime vuosikymmeninä olleet melko maltillisia. Jos tilannetta verrataan Tukholmaan ja sen ympäristöön, jossa on samantapaisia pohdintoja, ovat luvut sielläkin melko pieniä. Kehityksessä voi nähdä tasaantumista. Mutta lukujen pieneneminen ei muuta keskustelun suuntaa.

Tampereen seudun kehitys on ollut vakaata ja viime vuosina jopa voimistunut. Laakson ja Loikkasen (2004) mainitsema mahdollisuus agglomeraatiokehityksen käynnistymisestä siellä saattaa olla selitys asialle. Kyse ei kuitenkaan ole pääkaupunkiseudun kasvun kanavoitumisesta sinne, vaan se on oman vaikutusalueen sisäistä kehitystä. Toisaalla Laakson ja Loikkasen tulkinta rank size rolest kertoo, että Helsinki on liian suuri tai Tampere liian pieni, jotta Zipfin lain mukainen kaupunkien kokojakautuma olisi Suomessa kohdallaan. Timo Halme on myöhemmässä HHT-vyöhykettä koskevassa tarkastelussaan tuonut esiin mm. muuttovirtoja akselin kolmen nimikkokaupungin osalta (Halme, 2000, s. 11). On nähtävissä, että pääkaupunkiseudun vaikutus, kun tarkastellaan sen tulomuuttoa, ulottuu koko maahan laimeten vasta Oulun seudulla. Tampereen vaikutus näkyy Etelä-Pohjanmaalla ja Satakunnassa sekä Vakka-Suomen rannikon ja Päijänteen välisellä alueella Hämeenlinnan kaupunkiseudun tasolta Keski-Pohjanmaalle saakka. Hämeenlinnan vaikutus ulottuu vain hiukan sen oman kaupunkiseudun ulkopuolelle.

Kanta-Hämeen tai Hämeenlinnan kehityksessä ei ole väestön kehityksen valossa havaittavissa sellaista muutosta, jonka perusteella olisi pääteltävissä uuden tyyppisen kehityskulun alkaminen. Vuoden 2005 jälkeen Hämeenlinnan asukasluku on aikaisemman keskimäärin 200 - 300 henkilön vuosikasvun sijasta kasvanut yli 500 henkeä vuodessa (vv. 2006 -2008), mutta sen perusteella ei vielä voida päätellä mahdollisia muutoksia, koska

muuttovoitto koostuu pienistä palasista eri puolilta kaupunkiseutua, Kanta-Hämettä ja hiukan sen ulkopuoleltakin. Muuttotase pääkaupunkiseudun kanssa on tasaantunut, kun se aikaisemmin on ollut Hämeenlinnalle negatiivinen. Tase Tampereen suuntaan on edelleen negatiivinen.

Osasyynä Hämeenlinnan viime vuosien väestökehitykselle voi olla valtion harjoittama alueellistamispolitiikka, jonka ansiosta Hämeenlinnaan on 2000-luvulla siirretty pääkaupunkiseudulta enemmän työpaikkoja kuin mihinkään muuhun kuntaan. Hämeenlinnan saaman 639 työpaikan jälkeen seuraavana on Mikkeli 367 työpaikalla ja sitten Tampere ja Turku 290 työpaikalla kumpikin. Lahti ja Kouvola, joiden vahvistaminen olisi keskusverkkorakenteen kannalta perustelluinta, ovat saaneet 145 ja 158 työpaikkaa (HeSa 19.10.08, D2). Koko HHT-selvityksen taustalla saattoivat olla 1980-luvun lopulla vireillä olleet pääkaupunkiseudun kehitystä rajoittamaan tarkoitettut vero- ja maksupoliittiset toimenpiteet, joita Vepsä (1988) piti koko maan taloudellisen kehityksen kannalta vahingollisina.

4.2.2 Muut HHT-vyöhykkeeltä laaditut selvitykset

Vyöhykkeeltä laaditun 10-osaisen raporttisarjan jälkeen käynnistyi vuoden 2000 tienoilla ns Lyyli-tutkimusohjelma (Ympäristövaikutuksiltaan edullinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä), jossa monien muiden hankkeiden rinnalla käsiteltiin HHT-vyöhykettä. Niitä edelsi v. 1993 valmistunut, valtatie 3:n vaikutuksiin keskittynyt tutkimushanke, joka monipuolistui Lyyli-hankkeessa, kun mukaan tuli rautatie arvioituine vaikutuksineen.

Vuoden 2000 Lyyli-tutkimuksen raportin johdannon mukaan HHT-vyöhyke on koko maan tärkein kasvuvyöhyke, jonka vaikutuspiirissä asuu kolmasosa väestöstä ja huomattava osa uusista työpaikoista on sijoittunut vyöhykkeelle. Myös valtaosa kiihtyneestä muuttoliikkeestä on suuntautunut vyöhykkeen suuriin kasvukeskuksiin. (Halme 2000, s. 1). Suurten kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne voi muuttoliikkeen vaikutuksesta hajaantua edelleen. HHT-vyöhyke tarjoaa joustavan asuntojen ja työpaikkojen sijoittumisen sekä etätöiden puitteet. Vyöhykkeen uudet rakentamisalueet olisivat vaihtoehto pääkaupunkiseudun kehitykselle, jonka kasvu saattaa vaatia mittavia panostuksia infrastruktuuriin. HHT-vyöhyke tarjoaa luontevan vaihtoehdon, joka onnistuessaan voi helpottaa pääkaupunkiseudun hajautumispaineita. (Halme 2000, s. 1).

Vyöhykkeen väkiluku oli noussut vuodesta 1990 lähtien 150 000 asukkaalla, eli 10 % ilmeisesti vuoteen 1998 mennessä. Kasvu oli keskittynyt pääkaupungin ja Tampereen seuduille. Koko maan vertailussa ainoastaan Oulun seutu on samalla tasolla. Eniten asukasmäärä on vähentynyt suurten kaupunkien vanhoilla kerrostalovaltaisilla lähiöalueilla, mikä johtuu asumisväljyyden kehityksestä. Syrjäisten alueitten väkiluvun vähentyminen on ollut määrällisesti pienempää, mutta suhteellisesti suurempaa. Kasvu on keskittynyt alueille, joille on rakennettu uusia asuntoja! Syrjäiset alueet olivat ikärakenteeltaan vanhimpia ja nuorimpia olivat vasta rakennetut alueet. (Halme 2000, s. 5).

Työpaikkojen määrällinen kehitys oli ripeintä kasvavien kaupunkiseutujen keskuskunnis-

sa ja melko nopeaa näiden seutujen kehyskunnissa ja eräissä yksittäisissä kunnissa. Kunkin maan väestöstä oli v. 1998 HHT-vyöhykkeellä 30,6 %, niin työpaikkojen osuus oli 35 %. Työpaikkamäärän kasvu oli vuosina 1993 - 98 yhteensä 127 000 työpaikkaa (Halme 2000, s. 8) ja väkiluvun kasvu oli vuodesta 1990 ollut 150 000. (Halme 2000, ss. 5,7-8).

Pääkaupunkiseutu sai tulomuuttoa koko maasta. Tampereen tulomuuttoaluetta olivat Pirkanmaan lisäksi muutamit naapurimaakunnat. Hämeenlinnan tulomuuton pääosa rajoittuu sen omaan kaupunkiseutuun (Halme 2000, s 11).

Muuttoliike painottuu 18 - 30-vuotiaisiin, josta ryhmästä pääkaupunkiseutu ja Tampere sekä myös muut merkittävät opiskelukaupungit saavat muuttovoittoa. Lapsiperheiden muuttoaktiivisuus on huomattavasti vähäisempää ja muuttomatkat lyhyempiä. Yli 54-vuotiaitten muuttoliike on varsin vaimeaa ja muuttajamäärät pieniä. Hämeenlinnaan tuli muuttovoittoa lähikuntien nuorista ikäluokista ja menetystä tuli lapsiperheistä, joita muutti lähinnä Hattulaan, Janakkalaan ja pääkaupunkiseudulle. Hämeenlinna sai muuttovoittoa myös vanhemmista ikäluokista. (Halme 2000, ss. 10-20).

Nettomuuttoa koskevissa tarkasteluissa vuosina 1994 - 98 kolmen ikäryhmän (alle 17 vuotiaat, 18 - 29 vuotiaat ja yli 54 vuotiaat) sekä korkeasti koulutettujen osalta olivat mukana Helsinki, Espoo, Vantaa, Tampere, Hämeenlinna ja Riihimäki. Hämeenlinnan osalta voidaan todeta, että

- Helsinki sai yli 54 vuotiaitten ryhmää lukuun ottamatta Hämeenlinnasta muuttovoittoa,
- Espoo samoin,
- Vantaa samoin,
- Tampere sai muuttovoittoa Hämeenlinnasta kaikissa ryhmissä,
- Riihimäki kärsi muuttotappiota Hämeenlinnaan kaikissa ryhmissä.

Kun tarkastellaan Hämeenlinnan tilannetta nettomuuton osalta kokonaisuudessaan (Halme 2000, ss. 12-13 taulukot) Hämeenlinnan muuttotase näyttää kaikissa em. ryhmissä positiiviselta. Ainoan negatiivisen ryhmän muodostivat työlliset muuttajat (Halme 2000, ss. 18-20).

Työssäkäynti kuntarajojen yli oli lisääntynyt. Samalla kun suurten keskusten vaikutusalue oli kasvanut, oli niiden ydinalueen suhteellinen osuus vähentymässä ja seutu saa monikeskusmaisia piirteitä. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue ulottui Hyvinkäälle 20 %:n pendelöintiasteena (22,2 %). Tampereen vaikutus ulottui voimakkaana Lempäälään ja Vesilahdelle. Hämeenlinnan vaikutuspiiriin kuuluivat vyöhykkeen suunnassa Hattula ja Janakkala. Hämeenlinnasta pääkaupunkiseudulla pendelöi 4,6 % (v. 2008 6,4 %). Hyvinkäällä ja Riihimäellä, josta pääkaupunkiseudulle pendelöijä oli 17 %, aseman tuntumassa asuvien pendelöintiaste oli 3 - 5% suurempi kuin 1 - 2,5 km:n etäisyydellä asemasta asuvilla. (Halme 2000, s. 21, 26).

Lopputoteamus oli, että pääkaupunkiseutu ja Tampereen seutu olivat kasvaneet nopeasti. Muualla muutokset olivat epätasaisia. Hämeenlinna, Riihimäki, Hyvinkää ja pienemmät

kunnat näyttivät olevan toiminnallisesti löyhästi sidoksissa toisiinsa. Vyöhykkeen ”karttakuvallisuudessa” piili omat ongelmansa. HHT-vyöhyke näytti kasvuvyöhykkeeltä, vaikka se ei sellaista välttämättä kaikilta osilta olisikaan.

Koko maan tasolla kasvavia kaupunkiseutuja leimasivat elinkeinojen monipuolisuus, hyvät yhteydet, korkeasti koulutettu väestöpohja ja erityisesti hyvät koulutusmahdollisuudet. Pääradan yli 100 vuoden aikainen merkitys näkyi koko helminauhan synnyttäjänä, ja moottoritien vaikutus tulee vasta ajan myötä näkyviin. Hämeenlinnan seudun ajallinen etäisyys pääkaupunkiseudusta oli supistunut ja tulee edelleen supistumaan. HHT-vyöhykkeen kanssa kilpailivat myös muut pääkaupunkiseudun lähialueet. Pitkillä etäisyyksillä pelkän pendelöinnin varaan rakentuva kasvu oli matkakustannuksiin sisältyvien riskien takia epävarma kehitysvaihtoehto. Keskeisenä tavoitteena tulisikin olla, että asukkaiden toimeentulo perustuu pääasiassa oman alueen työpaikkatarjontaan, johon pendelöinti- ja etätyömahdollisuudet antavat joustavuutta ja varmuutta yleensä ja erityisesti taloudellisten taantumien aikana (Halme 2000, ss. 66-68).

Viimeiseksi mainittu seikka on erityisen tärkeä, kun pohditaan työpaikkaomavaraisuutta ja työmatkojen pituutta. Pienet kaupungit ja yhdyskunnat ovat herkempiä kuin suuret kaupungit rakenteellisille muutoksille, jotka johtavat työpaikkojen vähentymiseen. Toisaan lähellä olevat yhdyskunnat ja niiden sijainti suuren kaupungin vaikutusalueella tai sen periferiassa tarjoavat työntekijälle laajan työssäkäyntialueen, mikä luo turvallisuutta alati muuttuvissa olosuhteissa. Ensisijainen tavoitehan ei voi olla se, että työmatkojen pituus jatkuvasti kasvaa.

Tutkimukseen sisältyy pohdintaa vyöhykkeen ”karttakuvamaisuudesta”, koska todellisuudessa vyöhyke sisältää hyvin erilaisia osia. Hämeenlinnassa toteutunut kuntaliitos toi Hämeenlinnan osaksi kolme kuntaa, Hauhon, Tuuloksen ja Lammin, jotka eivät ole olleet vyöhyketarkasteluissa mukana. Hämeenlinnassa joudutaan uuden ”sisäpoliittisen” tilanteen vuoksi suuntaamaan osa huomiosta vyöhykkeen ulkopuolelle. Hämeenlinnaan liittyneet kunnat ovat sitten jo mukana myöhemmin käsiteltävässä Helsingin metropolialueessa.

Samaan aikaan Timo Halmeen selvityksen kanssa laati Ari Ylönen oman selvityksensä sosiaalisista megatrendeistä ja HHT-vyöhykkeestä. Siinä käsiteltiin yhteiskunnassa yleensä tapahtuvia kehityssuuntia, joilla oli tärkeä merkitys alueelliseen kehitykseen. Mutta edelleen jäi epäselväksi, oliko kehitys johtamassa nauhamaisten vyöhykkeitten muodostumiseen ja vahvistumiseen, (Ylönen 2000).

Alueen maakuntien liitot laativat Lyyli -ohjelmaan selvityksen, joka oli aihepiiriin liittyvä toimintapoliittinen ohjelmajulistus. (Hämeen, Pirkanmaan ja Uudenmaan liitot 2000). Sen yhteenvetona todettiin, että 1990-luvun muuttoliikkeen mukainen kehitys toisi Helsingin ja Tampereen kaupunkiseuduille tulevan 20 vuoden aikana 250 000-300 000 uutta asukasta ja alueilla jouduttaisiin rakentamaan 100 000 uutta asuntoa. Kehitys johtaisi Helsingin ja Tampereen kaupunkiseuduilla mittaviin investointeihin liikenneverkkoon ja palveluihin ja samalla taantuvissa keskuksissa yhdyskuntarakenne jäisi vajaakäyttöiseksi. Näin syntyvät kustannukset uhkaisivat muiden, kasvun kannalta välttämättömien, tuotan-

nollisten investointien toteuttamista.

Lyyli-projektin tulokset osoittivat, että väestönkasvun ja työpaikkojen tasaisempi jakautuminen vyöhykkeellä sekä toimiva taajamajunaliikenne lisäisivät pendeliliikennettä. Samalla kuitenkin vähentyisi pääkeskusten ruuhkautuminen ja vyöhykkeen yhdyskuntarakenteen kokonaisuuden hallinta helpottuisi ja jo olevan infraverkon optimaalinen hyödyntäminen varmistuisi. Ratkaisu tarjoaisi uusia asumisvaihtoehtoja ja paikkoja yrityksille. Työ edellytti yhteistoimintaa maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelussa sekä asemanseutujen kehittämisessä (Hämeen, Pirkanmaan ja Uudenmaan, liitot 2000, ss. 66-67).

Merkittävien aluerakenteellisten vaihtoehtojen vertailu ja varsinkin niiden tuloksiin nojaava suunnittelu jää kuitenkin odottamaan, miten yksityinen sektori, varsinaiset investoijat asiaan suhtautuvat. Kuten aikaisemminkin on todettu (mm. Taylor 2003), suunnittelulla voidaan säädellä asioita, jos jotain halutaan kieltää tai rajoittaa. Mutta jos jotain aktiivista halutaan saada aikaan, on suunnitelmien toteutus riippuvaista rahoittajien uskosta ja halusta. Mm. Bruegmann (2003) varoittaa nauhoihin ja joukkoliikenteeseen uhratuista panostuksista, joihin saattaa kulua paljonkin verovarjoja, mutta joiden tulokset jäävät liiaksi jälkeen tavoitteista, jotta hankkeita olisi myöhemmin voitu pitää perusteltuina. Maakuntien liittojen laatiman raportin suurista hankkeista on toteutettu Lahden oikorata. Oikorata on ollut pitkään esillä koko maan rataverkon osana, missä muina vaihtoehtoina ovat olleet yhteys Helsingistä Kouvolaan tai rantarata itään. Aikajänteen lyhyys oikoran valmistumisen jälkeen ei vielä oikeuta kovin pitkälle meneviin johtopäätöksiin.

4.3 Vertailuaineistoa HHT-vyöhykkeelle

Seuraavassa tarkastellaan aineistoja, suunnitelmia ja tilastotietoja, joihin HHT-vyöhykettä voidaan rinnastaa tai verrata. Mukana on pohdintaa Kokemäenjokilaaksosta, jota voidaan pitää yhtenä Suomen seutusuunnittelun käynnistäjänä. Jokiseutuja myötäilevien alueiden käsittely saattaa vaikuttaa seutu- ja maakuntasuunnittelun luonteeseen vielä nytkin, kun nauhat ovat palanneet takaisin liittojen tehtäviin. Väestötilastot Tukholman vaikutusalueelta on otettu mukaan, kun arvioidaan, onko Mälärin laaksossa jo käynnissä kehitys väestön muuttamisesta pääkaupunkiseudun ulkopuolelle; sitähän HHT-vyöhyke on tavoittelemassa.

4.3.1 Varhempia suunnitteluteoreettisia näkökulmia ja käytännön tapauksia

HHT-vyöhykkeestä käytettiin alkuvaiheessa nimitystä nauhakaupunki. Kun havaittiin käsitteen sopimattomuus varhaisimpiin nauhakaupunkisuunnitelmiin, nimitys muutettiin kaupunkien helminauhaksi ja nyt käsitteeksi on vakiintunut kolmen kaupungin nimeen liitetty vyöhyke. Varsinaisena nauhakaupungin uranuurtajana voidaan pitää 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa vaikuttanutta espanjalaista Arturo Soria y Mataa ja hänen suunnitelmaansa Madridia ympäröiväksi nauhakaupungiksi (Virtanen, 2002, ss. 59-65). Tavoite oli 48 km:n pituisen, kehämäisesti kahta kolmasosaa Madridia n. 7 km:n etäisyydellä ympäröivän nauhakaupungin toteuttaminen. Tarkoituksena oli tuottaa kaupungin reunoille halpoja ja terveellisiä asuntoja vähävaraisille ihmisille. Nauhan leveys oli noin

450 m ja sen keskellä kulki 40 m:n levyinen pääkatu, joka tarjosi tilan eri liikennemuo-
doille ja istutuksille. Nauhakaupungin suunnitteluperiaatteiden soveltajana mainitaan
venäläinen Nikolai Miljutin, saksalainen Ernst May sekä idean kanssa työskennelleinä
myös Le Corbusier, Frank Lloyd Wright ja Ludwig Hilbesheimer (Virtanen 2002, s. 64).

Neuvostoliitossa käytiin 1920-luvulla laajaa keskustelua Ebenezer Howardin puutarha-
kaupunkiaatteitten pohjalta. Keskustelijat jakautuivat urbanisteihin ja disurbanisteihin.
Jälkimmäiset hylkäsivät howardilaisen puutarhakaupungin idean ja siirtyivät antiurbanis-
tiseen suuntaan. Heidän mukaansa Neuvostoliitosta tulisi luoda hajasijoitettu yhteiskunta,
jossa asutus ja tuotanto olisi levittäytynyt tasaisesti ympäri maata. Järjestelmään ei myös-
kään kuuluisi pääkaupunkia tai muita tuotannon, hallinnon tai kulttuurin keskuksia. Jyr-
kän linjan disurbanistien pääideologin Mihail Ohitovitschin mukaan sosialistisen asutus-
mallin tuli muodostua jatkuvista nauhamaisista liikenneyhteyksistä, jotka kattoivat koko
maan ilman selvää alkua tai loppua. Magnitogorskin nauhakaupunkimalliin kuuluivat
ytimenä kaivokset. Niitä ympäröi asumaton viheralue sekä kahdeksan 25 km:n pituista
valtaväylää, joiden varteen sijoittui viheralueiden erottama asutus. Suunnitelmat Mosko-
van muuttamisesta samalla periaatteella kulttuuripuistoksi ja lomailualueeksi olivat sitten
poliittiselle johdollekin liikaa (Ylikangas, ss. 44-57/Härmänmaa ja Mattila toim. 1998).

Alvar Aalto on tarkastellut 1940-luvulla Kokemäenjokilaaksoa nauhana tai vyöhykkeenä
(Ylä-Anttila 1999, ss. 130-137) jopa niin, että Kokemäenjokilaaksoon oli Aallon mukaan
ilmeisesti syntymässä aivan uusi, laaja, kaupunkikäsitetä korkeampi yhdyskuntaporras.
Sen muodostaisi laajalle alueelle levinnyt teollisen, agraarisen, liikenneteknillisen ja si-
vistyksellisen toiminnan yhdistelmä. Suunnittelun taustalla on nähty Ebenezer Howardin
puutarhakaupungin malli Englannissa ja Tennessee Valley Authorityn toiminta USA:ssa.
Muina taustoina mainitaan Tukholma ja Göteborgin alueasemakaavoitus sekä tilanne
eräissä Euroopan maissa. Suunnitelmassa näyttäytyvät myös maantieteellisen regionalis-
min ajatukset, joissa aluetta verrataan elävään organismiin. Ajatteluun sisältyi tulkinta
vanhojen kaupunkien kehitysvaiheesta, mikä tarkoitti niiden ”maalaistamista”, asutuksen
perifeeristä ja luonnonmukaista hajottamista. Liikennejärjestelmien osuus oli merkittävä;
kaksiraiteinen rautatie ja raskas pikaliikenneverkko muodostaisivat jokilaakson päälii-
kenneväylän. Eri toiminnat sijoitettiin funktionalistiseen tyyliin omiin vyöhykkeisiinsä.
Suunnittelun painopiste on laajojen, kuntarajat ylittävien kokonaisuuksien järjestämisessä.

Kokemäenjokilaakson aluesuunnittelu käynnistyi Porin kauppakamarin aloitteesta loka-
luussa v. 1940 välirauhan aikana. Suunnitelma valmistui jatkosodan aikana, keskellä val-
tiojohtoista sotataloutta ja pysähtyneen rakentamisen oloissa helmikuussa v. 1942. Se oli
laadittu Porin kaupungin ja maalaiskunnan, Ulvilan, Noormarkun, Kullaan, Nakkilan,
Harjavallan ja Kokemäen kuntien vastaista kehitystä varten. Suunnitelmalla järjestettiin
rautatie- ja tiekysymyksiä, tuotantoelämää, asuntoryhmyksiä, koulukysymyksiä sekä
urheilu-, retkeily- ja vapaa-ajan alueita. Alueen pituus linnuntietä oli 61 km. V. 1940 alu-
eella oli 68 300 asukasta, joista vajaa kolmannes, 22 700 asui Porissa. Seudun asukasluku
oli kasvanut 1930-luvulla vajaalla 10 000 asukkaalla eli n. 16 % ja se keskittyi Porin seu-
dulle 23 – 33 %:n kasvuna; koko maan kasvu oli 6 % ja läänin 8 %. Alueen väestö kasvoi
1940-luvulla vajaalla 20 000 asukkaalla eli 29 %, kun koko maassa kasvu oli 4 % ja lää-

nissä 18 %. Siirtolaisia oli alueella v. 1947 vajaa 10 000. Vanhastaan vallinneeseen kilpailuun itäisten ja läntisten teollisuusalueitten kesken vaikutti toinen maailmansota vaikutuksensa, kun Vuoksen tärkeitä voimaloita joutui Neuvostoliitolle (Nupponen 2000, ss. 8, 40-42, 76).

Kuntien yhteistyö jatkui, kun suunnitelmaa toteutettiin vuosina 1945 - 1959. Se oli mahdollista erityisen asemakaavalakiin perustuvan rakennussuunnitelmajärjestelmän turvin. Porissa tehtävästä vastasi kaupungin asemakaavaosasto. Suunnitelman toteutumisen vaiheista on erilaisia tulkintoja. Oliko sillä vuosisataisia vaikutuksia kehitykseen, vai oliko Aallon oma käsitys sen toteutumattomuudesta tarkkanäköisempi? Toimisto, joka työskenteli osin valtiollisin viranomaisvaltuuksin, myönsi alueelle 15 vuoden aikana 7500 rakennuslupaa ja käsitteli 9000 tapausta (Nupponen 2000, ss. 10-11, 50).

Muualla virisi vastaavanlaisten suunnitelmien laadinta. Ensimmäisenä valmistui Kymenlaakson aluesuunnitelma v. 1946. Samana vuonna perustettiin Helsingin ja sen ympäristön Aluesuunnitelmaliitto. Asian harrastus levisi vuosikymmenen aikana ympäri maata. Kymenlaakson toimintaan otti kuntien lisäksi osaa alueen suurteollisuus kuten Kokemäenjokilaaksossakin, jossa suurteollisuus oli alkuunpanevana voimana. Keskeistä oli rationaalisella suunnittelulla sovittaa yhteen modernin teollisuuden ja liikenteen sekä perinteisten maalaiselinkeinojen ja niissä toimivien ihmisten edut. Mm. Vammalan seudulla Ylä-Satakunnassa työ käynnistyi v. 1946 ja valmistui v. 1955. Valtakunnallista yhteistoimintaa ja lainsäädännön luomista alettiin ajaa v. 1948 ja v. 1955 perustettiin valtakunnallinen Seutusuunnitelmien Liitto (Nupponen 2000, ss. 12, 53, 54, 56-57). Vapaaehtoiset seutusuunnitteluyhdistykset tulivat lakisääteiksi v. 1968 rakennuslain muutoksen myötä.

Vapaaehtoiseen seutusuunnitteluun innosti yhteiskunnan muuttuminen maatalousvaltaisesta teollisuusyhteiskunnaksi. Virikkeinä olivat myös talvisodan aiheuttamat menetykset ja kaupunkien ympärillä versovan asutuksen järjestäminen. Yleisesti Nupponen näkee aluesuunnittelun liittyvän yhteiskunnalliseen modernisaatioon (Nupponen 2000, ss. 13, 29). Mahtoiko sota ja siihen liittyvät tapahtumat ja myös toiveet vaikuttaa suunnittelun etenemiseen? Saksassa Himmler oli kesällä 1941, muutama päivä ennen Saksan hyökkäystä Neuvostoliittoon antanut suunnitteluvirastolleen määräyksen tehdä Neuvostoliiton alueen käytöstä yleissuunnitelman nimeltään Generalplan Ost (Jokipii 2002, ss. 34-35). Se oli, sen kauheutta muuten arvioimatta, varsin maahenkinen ja siten vanhanaikainen. Rakenne perustui 20 000 asukkaan kaupunkien verkostoon, jota olisivat täydentäneet 5-10 km:n säteellä olevat kylät. Suunnitelma oli muodoltaan samanlainen kuin nykyiset yleiskaavat. Laatija professori Konrad Meyer-Hetling kävi esittelemässä suunnitelmaa ainakin Puolan ja ehkä Baltiankin osalta professori Jutilan johtamalle sodan jälkeistä asuttamista suunnittelevalle komitealle maaliskuussa 1942. Esitykseen herätti innostusta vastaavan suunnitelman laatimiseksi Itä-Karjalaan. Mutta Jutila torjui ajatukset vedoten komitean toimeksiantoon, joka koski vain koti-Suomea (Jokipii 2002, s. 87).

Valmistunutta Kokemäenjokilaakson suunnitelmaa esiteltiin Porin lisäksi myös Helsingissä, jossa olivat paikalla tasavallan presidentti Ryti, pääministeri, useita muita ministereitä, keskusvirastojen pääjohtajia ja virkailijoita, maaherra sekä Kymenlaakson teolli-

suuspiirin edustajia. Kunnallisen keskustoimikunnan johtaja esitti käsityksiään lainsäädännön muutostarpeista. Kenneth Frampton kuvaa suunnitelman yhdyskuntarakennetta ekologiseksi megalopolikseksi, mille tulkinnalle ei kuitenkaan ole pohjaa asukasluvun ja alueen pienen pienuuden (Frampton, 1998, ss. 134-5/Nupponen 2000, s. 69). Kymenlaaksossa aiottiin ryhtyä toimiin vastaavan suunnitelman aikaan saamiseksi. Siellähän oli jo vuodelta 1933 Karhulan ja sen ympäristön aluesuunnitelma, jonka oli laatinut Bertel Jung. Tämä työ oli puolestaan ollut ideana aluesuunnittelun käynnistämiseksi Kokemäenjokilaaksossa (Nupponen 2000, ss. 7, 48-49). Helander pitää suunnitelmaa alan ”todellisenä pioneerityönä”, ja se luetaan suomalaisen yhdyskuntasuunnittelun intellektuaaliseen perintöön, jossa Saarisen ja Jungin laatimia Suur-Helsinki -suunnitelmaa ja Munkkiniemi-Haaga -suunnitelmaa v. 1914 pidetään nykyaikaisen yhdyskuntasuunnittelun perustana Suomessa (Helander 1982, s. 495/Nupponen 2000, s. 8).

Toisin kuin HHT-vyöhykkeen suunnittelu Kokemäenjokilaakson suunnitelman käynnistäjänä olivat suurteollisuuden edustajat. Puu- ja paperiteollisuus oli tuolloin ja vielä pitkään sen jälkeenkin Suomen teollisuuden kulmakivi ja sen tuotteet viennin tärkein osa. Puu- ja paperiteollisuus oli kuitenkin resurssipohjaista teollisuutta, jonka toiminnassa tärkeitä tekijöitä olivat raaka-aineen ja energian saanti sekä kuljetukset. Monet alan tärkeät toimipisteet sijaitsevat vieläkin näiden tekijöiden määrittelemänä, mutta ovat yhdyskuntina varsin pieniä ja usein syntyneet teollisuuden myötä. Ehkä suunnittelua on elähdyttänyt tällaisesta taustasta kumpuava eetos, jolloin suunnitelmalla ei ole kovin selvää yhteyttä laajempaan kaupungistumiskehitykseen ja sen monitahoisiin kysymyksiin.

Nupposen (2000) työssä tarkastellaan varautumista sodan jälkeiseen aikaan, sillä merkittävä osa Vuoksen vesistön voimalaitospotentiaalista tulisi jäämään Neuvostoliiton alueelle. Viittaukset Tennessee Walley Authorityn toimintaan USA:ssa johtavat ajatukset myös vesivoimakysymyksiin. Kyseinen TWA on voimayhtiönä edelleen olemassa. Oulujoen totaalinen valjastus voimatalouskäyttöön ja siihen liittyvä yhdyskuntarakentaminen vaikuttaa sekin vyöhyke- ja nauha-ajattelun versiolta. Oulujokihan valjastettiin, vaikka se oli lohisaaliiden ja matkailun kannalta kansallisesti ja kansainvälisestikin merkittävä. Lopputuloksena on nyt muuttunut maisema, kalaistutukset, väestökadosta kärsivät kunnat ja rappeutuvat rakennukset. Viimeiset sähköntuotannosta syntyneet työpaikat voimalaitosten valvomoissa ovat siirtymässä pääkaupunkisaeudulle. Oulujoen rakentamista koskeva suunnitelma toteutui jopa yli alkuperäisen tarkoituksen; jokiluonto muutettiin totaalisesti. Kokemäenjokilaaksossa toteutumisaste vaihteli arvioijasta riippuen huomattavasti. HHT-vyöhyke herättää saman kysymyksen kuin Kokemäenjokilaakso: ollaanko alkumetreillä vai maalissa? Kysymyksenasettelut Kokemäenjokilaaksossa ja HHT-vyöhykkeellä olivat toki monitahoisempia kuin Oulujoella, jossa primääriksi asetetun sähköntuotannon rinnalla tehtiin paljon muuta. Voidaan luonnehtia, että Oulujoki oli rakennussuunnitelma, Kokemäenjoki maankäyttö- ja aluesuunnitelma, ja HHT-vyöhyke aluerakennetarkastelu ilman varsinaista lopputulosta eli suunnitelmaa. HHT-vyöhykkeelle on määritetty lähinnä tulevan kehityksen suuntaviivoja.

4.3.2 HHT-vyöhykkeen aikalaisia ja seuraajia

Vyöhyke -teema on houkuttanut monia aiheen käsittelyyn. Seuraavassa on niistä koottu

lyhyt katsaus. **Jakobson** (1992, ss. 92-95) ja **Siirilä** (1993, s. 41) viittaavat tarkasteluissaan tiettyjen vyöhykkeiden tai käytävien olemassaoloon tai kehitysmahdollisuuksiin Suomessa. Jakobson korostaa erityisesti liikenneinvestointien merkitystä kehitystä vauhdittavana, ei niinkään olemassa olevia tarpeita tyydyttävänä toimintana (Jakobson 1992, s. 86-92).

Jakobson esittää, että Suomen kaupungistuminen voisi perustua muutaman kehityskäytävän luomiseen. Metroalueet kytkettäisiin toisiinsa erittäin tehokkaiden, osittain jo rakennettujen moottoriteiden avulla. Ensisijaiset käytävät olisivat hänen mukaansa seuraavat (Jakobson 1992, s. 93):

- Runkokäytävä Helsingistä Tampereen, Seinäjoen, Kokkolan ja Oulun kautta Rovaniemelle,
- Salpausselkäkäytävä Joensuusta Imatran, Kouvolan, Lahden, Hämeenlinnan ja Forssan kautta Turkuun,
- Järvikäytävä Kajaanista Kuopion, Jyväskylän, Tampereen ja Huittisten kautta Poriin.

Suomenlahden käytäväksi Jakobson ehdottaa toissijaista Hangosta Haminaan rannikko-kaupunkeja yhdistävää ja Viipuriin johtavaa käytävää. Sen päätarkoitus on muista poiketen matkailu-, virkistys- ja luonnonsuojelutoimintojen edistäminen.

Siirilä toteaa lyhyesti, että kasvun saarekkeet ovat suomalaisessa aluerakenteessa toistaiseksi toisistaan erillisiä solmukohtia. Yhtenäisiä kasvukäytäviä on hahmoteltavissa vain Helsingin ja Tampereen välille sekä edelleen Tampereelta Jyväskylään ja Seinäjoelle vaikka näihinkin sisältyy selviä katkoksia (Siirilä 1993, s. 41).

Teija Ojankoski viittaa väitöskirjassaan (1998, ss. 112-113) **Haarniin ja Vartiaiseen** (1996, s. 23-24) ja toteaa, että Suomessa ei vielä voida puhua varsinaisesta verkostoitumisesta, vaan yksittäisistä esimerkiksi infrastruktuuriin tai elinkeinoihin liittyvistä verkostohankkeista, jotka ovat enemmän vyöhyketyyppisiä kuin verkostoja. Varsinaisia monifunktionaalisia kaupunkivyöhykkeitä voidaan ajatella edistettävän vain maamme tiheimmin asutussa osassa. Muualla voidaan puhua melko väljistä suurempien keskusten toiminnallisista liittoutumista tai paikallisesta rinnakkaisten kaupunkiseutujen yhteistyöstä. Lisäksi niiden toiminta voi rakentua alhaalta ylöspäin, eli verkostoilla tulee aina olla paikallisesti hyväksytty toiminnallinen intressi.

Via Finlandia -nimisessä suunnitelmassa ja markkinointityössä HHT-vyöhyke on pidentynyt Tampereen pohjoispuolelle Seinäjoen kautta Vaasaan ja etelässä se on jatkunut **Via Balticana** Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan kautta Saksaan. **Ylinen Viipurintie** pitkin 1. Salpausselkää Hämeenlinnan kautta Turkuun on ollut silloin tällöin käsitteenä esillä. Hämeenlinna sijaitsee näiden kahden vyöhykkeen leikkauspisteessä.

HHT-vyöhyke on ollut osana **Suomen Kärkikolmio** -nimistä hanketta, jossa on yhdistetty Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseudut. Raporttiin sisältyy ajatuksia liittää Lahden ja Porin kaupungit tähän kokonaisuuteen. Kaupunkien välille muodostuisi yhdeksän ydinvyöhykettä. Hämeenlinna puuttuu Suomen Kärkikolmion muodostavien kaupun-

kien joukosta, vaikka se kahden vyöhykkeen varressa onkin (Helsingin, Varsinais-Suomen seutukaavaliitot ja ympäristöministeriö 1992, ss. 2, 14, liite 1). Tavoitteena on ollut yhteistyön kautta vahvistaa kärkikolmion alueiden ja myös koko Suomen kilpailuasemaa muuttuvassa Euroopassa (ss. 3-4). Kärkikolmio ylittää HHT-vyöhykkeen koon, sillä puolet maan asukkaista asuu sen alueella.

Etelä-Suomen maakuntien liittojen muodostama liittouma sai vuonna 1998 aikaan **Etelä-Suomen yhteyskäytävä -projektin (ESY)**, jossa on esitetty eteläsuomalainen näkemys joistakin alueen keskeisimmistä kehittämiskohteista (ESY, 1998). Myöhemmin **Etelä-Suomen maakuntien liittouma** on muodostanut uuden yhteistyöalueen, **Suomenlahden kasvukolmion**. Se koostuu ns. Etelä-Suomen maakunnista, joihin on katsottu kuuluvan Etelä-Karjala, Kymenlaakso, Uusimaa, Päijät-Häme, Kanta-Häme ja Varsinais-Suomi. Venäjältä alueeseen kuuluu Pietari ja Leningradin seutukunta (so Pietaria ympäröivä alue) sekä Virosta maan pohjoiset maakunnat. Liittouman tavoitteena on edistää näiden talousalueiden kehitystä ja yhteistyötä. Pirkanmaa ja sen keskus Tampere eivät ole mukana. Liittouma on valmistellut mm. neljä raporttia vuosina 2003 - 2007. Ne käsittelevät Etelä-Suomen aluerakennetta v. 2030 ja sen kehittämistä (Etelä-Suomen maakuntien liittouma, 2003, 2004 ja 2005).

Aiheeseen liittyy läheisesti liikenne- ja viestintäministeriössä tehty tutkimus **JOTU, Saavutettavuuden mittarit**, Alueiden saavutettavuutta on tarkasteltu liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina (Somerpallo 2006). Siinä esitetään teoreettisia perusteita keskushierarkiasta verkostoitumiseen ja kehitysvyöhykkeisiin siirtymiselle. Kaupungin kasvu ja laajentuminen johtaa sen muotoutumiseen monikeskukseksi. Mutta sen lisäksi aluerakenne hahmotetaan keskushierarkian sijasta enenevästi erilaisina verkostoina ja vyöhykkeinä, joiden runkoina ovat liikenneyhteydet. Suurten keskusten vaikutusalueiden rajoilla sijaitsevat pienet keskukset ovat keskushierarkialle ongelmallisia. Uuden näkökulman mukaan keskukset ketjuuntuvat ja on odotettavissa ja myös nähtävissä, että aluerakenteen kehityskäytävät rakentuvat pääliikenneyhteyksien ympärille (Somerpallo 2006, ss. 34-36).

Jotu-tarkastelussa on saavutettavuus nostettu tärkeään ja positiiviseen asemaan, joskin todetaan myös, että mm. Laakso ja Loikkanen (2004) ovat katsoneet hyvän saavutettavuuden vaikuttavan päinvastaisesti pienempiin paikkakuntiin: ne yksipuolistuvat, kun oma tuotanto korvautuu tuonnilla. Saavutettavuutta on tarkasteltu

- päivittäisen vuorovaikutuksen vyöhykkeinä, jotka muodostavat työssäkäynti- ja asuntomarkkina-alueita,
- työelämän vuorovaikutuksen alueina, joiden sisällä on mahdollisuus tapaamiseen yhden päivän puitteissa, ja
- kehitysvyöhykkeinä, jotka muodostavat toiminnallisen tiiviin alueen, jollaisena julkaisussa erityisesti nousee esiin HHT-vyöhyke (s. 87) ”selvimpänä käytännön esimerkkinä liikenneyhteyksien varaan rakentuvasta kasvukäytävästä” (ss. 36-37 ja 80-87).

Edellä mainitussa selvityksessä viitataan tiehallinnon aikaisemmin laadittutamaan selvitykseen **Tie- ja liikenneolojen alueellisista merkityksistä** (Lampinen et. al. 2004), jossa

on pohjustettu samaa kysymystä: miten tienpidon avulla voitaisiin parantaa alueellista hyvinvointia. Selvityksessä todetaan, että aluekehityksen tavoitteissa sekä infrastruktuurin ja liikennepalvelujen kehittämisessä ilmenee voimakkaana työssäkäyntialueiden laajentaminen (Lampinen et.al. 2004, s. 14). Toisaalta todetaan tämän olevan ristiriidassa yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tavoitteen kanssa (Lampinen et.al. 2004, s. 15). Kuvattu kehitys voi perustua vain kahden tasoiseen yhteiskunnan tukeen; valtion kustantamaan ja ilmaiseksi käytettävään tieverkkoon sekä työmatkakustannusten verovähennys-oikeuteen.

Etelä-Suomen liittouman ne osat, joista Helsingin metropolialueen on katsottu muodostuvan, ovat käynnistäneet **metropolialueen aluerakenteen vaihtoehtoja ja vaikutuksia arvioivan Metka-hankkeen**. Liittouman läntinen ja itäinen osa eli Varsinais-Suomi ja Etelä- Karjala ovat siitä poissa. Vaihtoehtoja on neljä, ja niitä kuvataan seuraavilla nimillä (Uudenmaan liitto et.al. 2007 - 2008):

- Vanhaan malliin eli Norjan tie; paikallisuus ja olevien rakenteiden hyödyntäminen (näkökulma Norjasta saattaa olla vanhentunut, vrt Nordplan seminaari Oslo 2008),
- Topparoikka tulee eli Englannin tie; rationaalinen suunnittelu ja eheytyvä maankäyttö,
- Vahvat verkostot eli Hollannin tie; jälkiteollinen dynaaminen verkosto-kaupunki tai toinen modernismi,
- Ykkösketju eli Euroopan tie; vahvat seutukunnat ja läheisyysperiaate.

Kaikki vaihtoehdot perustuvat samaan väestö- ja asumisväljyysennusteeseen vuoteen 2050 saakka. Vaihtoehtojen pohjana on varsin yksityiskohtainen paikkatieto menneestä kehityksestä ja nykyisestä tilanteesta. Ennusteena on väestön määrän kasvaminen 2 miljoonasta 2,7 miljoonaan, asumisväljyyden 35 neliömetristä 50 neliömetriin ja huoneistoalan lisäys 70 milj. neliömetristä 130 milj. neliömetriin. Vaihtoehtojen vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin on arvioitu perusteellisesti. Vaihtoehdoissa on tärkeää merkitys nykyisillä ja mahdollilla uusilla raideliikenneyhteyksillä. Hämeenlinnan ja muiden etäämmällä Helsingistä olevien kaupunkien merkitystä painottanut vaihtoehto oli viimeisin, nimeltään Ykköketju.

Metkan taustalla on v. 2004 valmistunut **Uudenmaan tulevaisuus 2035 Utu-raportti**, jonka skenaariokertomusten neljä vaihtoehtoa olivat Kevyt lenkki, Pitkospuilla, Brysselin linja ja Äärilaidalla. Väestömäärien muutokset vaihtelevat eri vaihtoehdoissa 35 000 asukkaan vähenemisestä 585 000 asukkaan kasvuun. Yksi Metkan ja Udun ero on, että Metkassa samoja kasvulukuja sijoitetaan erilaisilla olettamuksilla ja Udussa tulevaisuuden kuvan vaihteluun ovat voimakkaasti vaikuttamassa erilaiset käsitykset myös väestökehityksestä (Uudenmaan liitot et. al, 2004).

Antti Viren on tarkastellut **metropolien määrityksiä ja merkityksiä** ja nostanut esille mm. EU:n piirissä virinneet pyrkimykset metropolialueiden määrittelemiseksi sekä niiden merkityksen arvioimiseksi ja sitten myös edunvalvonnan ja yhteistyön järjestämiseksi. Viren tulkitsee metropolien syntyneen ja alkaneen kehittyä 1800-luvulta alkaen. Ne laa-

jenivat jo varhain 1900-luvulla yli kuntarajojen ja loivat urbaaneja agglomeraatioita, joissa alueiden käyttö alkoi eriytyä toimintojen mukaan. Talouden ja väestönkasvun myötä sekä liikenteen kehittyessä prosessi voimistui, kun kasvu, maan hinta ja yksilöllinen asuntokysyntä hajauttivat rakennetta. Erilliset keskukset ja taajamat muotoutuivat osaksi metropolialuetta. Metropolialueiden kilpailijoita ovat kansallisvaltiot ja metropolien keskukset, joita metropolialueet ovat alkaneet uhata. Maakuntakaupungit tuntevat metropolit usein uhkaksi itsenäisyydelleen ja resurssien tasapainoiselle jaolle (Viren 2007, ss. 45-54).

Timo Vuolanto on kosketellut samaa teemaa. Hän käsittelee kysymystä kehityskuvasta ja kaupungin strategisesta suunnittelusta, mikä alkaa merkitä yleispiirteisen suunnittelun elpymistä myös Suomessa. Kyse ei ole pelkästään lainvoimaisista ja juridisesti sitovista suunnitelmista, vaan kehittämislinjojen määrittelystä yhdessä eri toimijoiden kanssa. Hän nostaa Lontoon esikuvaksi ja mainitsee ”The London Planin” sisältämän kehityskuvakartan eli avainkartan ”The Key Diagram”. Mallina on ollut myös Wien. Vuolanto mainitsee lisäksi Oslon teemakohtaisen kehittämisohjelman (Vuolanto, 2007, ss. 4-9).

Vuolanto tiivistää Helsingin kehityskuvan viiteen megateesiin:

- Helsingin ja sen seudun kasvu on Suomen menestys,
- pääkeskuksen täytyy laajentua,
- sosiaalista eheyttä vahvistetaan tyydyttämällä ihmisten tarpeet nyt ja tulevaisuudessa,
- kaupunki kasvaa sisäänpäin ympäristöä parantaen (mm. brownfield alueiden muutos),
- rakentamalla seutua rannikon suuntaisesti seutu pysyy elinvoimaisena ja seuturakenteen tasapaino säilyy (Vuolanto 2007, s. 7).

Taustalla on pitkä keskustelu, joka alkaa v. 1912 Bertel Jungin pohdinnasta joko rannikon suuntaan rakennettavasta kaupungista tai sisämaahan suuntautuvasta kasvusta. Hän vertasi Helsinkiä Tukholmaan ja Berliiniin. Eliel Saarinen nosti teeman laajempaan tietoisuuteen Munkkiniemi-Haagan ja ”Pro Helsingfors” -suunnitelmillaan. Vuolanto tulkitsee Helsingin suunnittelun menneitä vaiheita näiden kahden periaatteen, rannikon suuntaisen ja rannikolta pois päin suuntautuvan kehityksen kamppailuksi ja vuoropuheluksi. Hän katsoo kasvumahdollisuuksia nähdyn **sisämaassa** silloin, kun määrälliset tavoitteet ovat olleet etusijalla. **Rannikon suuntaista** on haluttu silloin, kun laadullinen kehittäminen on ollut tärkeää. Nyt nämä linjat näyttäisivät kohtaavan ristiriitaisella tavalla; kaupungin keskushallinto on esittämässä asuntotuotannon määrän lisäämistä samalla kun satamilta vapautuvia arvokkaita ranta-alueita rakennetaan (Vuolanto 2007, ss. 7-8).

Sisäasiainministeriössä on laadittu (Jauhiainen et. al. 2007) raportti ”Kehittämisyöhykkeet aluekehittämisessä”, johon on kirjattu yhdeksän erikokoista ja erilaisessa vaiheessa olevaa suomalaista kehittämisyöhykettä. Etelässä niitä on todettu kolme: HHT-vyöhykkeen lisäksi **E18-vyöhyke**, joka lävistää Suomen etelärannikon suuntaisesti, sekä hyvin lyhyt **Etelä-Karjalan laatukäytävä**. Keski-Suomen lävistää Vaasasta itä-kaakkoon suuntautuva **Keskipojhola**, jonka kanssa risteää huomattavasti lyhyempi **Jäm-**

sä-Jyväskylä-Äänekoski. Pohjois-Pohjanmaan vyöhykkeistä yksi kiertyy pitkin Perämeren rantaa (**Perämerenkaari**), toinen suuntautuu Oulusta Kajaaniin ja edelleen itärajan yli (**OuKa-vyöhyke**) ja kolmas kulkee Tornion ja Rovaniemen ja Kemijärven kautta Sallaan ja ylittää myös itärajan (**Barentsin käytävä**). Pohjois-Lapissa on tähtimäinen **Jäämeren käytävä**.

The Baltic Palette (2000) on pohjoisen Itämeren metropolialueita käsittelevä suunnittelun yhteistyöhanke, joka toteutettiin EU:n Interreg II C -ohjelman puitteissa vuosina 1999 ja 2000. Alueet olivat Tukholma ja Mälarnin laakso Ruotsista, Helsinki, Uusimaa, Varsinais-Suomi ja Kanta-Häme Suomesta, Tallinna ja Harjun maakunta Virossa, Riika ja Riian seutu Latviasta sekä Pietari ja Leningradin seutu Venäjältä. Alueella asuu 12,5 miljoonaa asukasta, josta yli puolet Pietarin, 20 % Tukholman, 15 % Suomen paletissa mukana olevalla alueella, 8 % Riian ja 4 % Tallinnan seuduilla. Työn tavoitteena oli luoda keski-Itämeren alueen visio, joka perustuu yhteiseen strategiseen näkemykseen taloudellisesta, sosiaalisesta, kulttuurisesta, ympäristöllisestä ja alueellisesta kehityksestä (The Baltic Palette, Loppuraportti, s. 9, 43).

Ylikansallisen näkökulman ohessa on eri metropolialueilta tehty niiden fyysistä rakennetta koskeva tarkastelu (The Baltic Palette, Kaupunkijärjestelmät-raportti 2001, s. 23), jonka havainnot ovat tiivistettynä seuraavat:

- Tukholman-Mälarninlaakson seudulla kaupungit ovat sijoittuneet lähelle rannikkoa ja Mälarn-järveä. Suurkaupunki koostuu noin 20 kunnasta, jotka muodostavat kehämäisen rakenteen ja joita yhdistää tehokas rautatieverkosto.
- Helsingin seutua voi kuvata pääliikenneväylien varaan syntyneenä sormirakenteena. Asutustiheys käytävien välissä on matala. Infrastruktuuri perustuu säteittäiseen raideliikennejärjestelmään.
- Tallinnan-Harjun seutu perustuu yhden suuren keskuksen rakenteeseen ja liikennejärjestelmä linja-autoihin ja rautatiehen.
- Riian seutu on myös yksikeskuksinen, joskin ympäristössä on myös pieniä keskuksia. Liikenne on linja-auto- ja raideliikennettä.
- Pietaria ja sitä ympäröivää Leningradin seutua kuvataan myös yhden keskuksen rakenteeksi, joskin ympäristössä on myös pieniä keskuksia. Liikenne perustuu linja-auto- ja raideliikenteeseen.

Kaupunkijärjestelmää yhdistävää infrastruktuuria tarkasteleva työryhmä on raportissaan (The Baltic Palette, Kaupunkijärjestelmät 2001, s. 48) kirjannut seitsemän kehityskäytävää. Käytävien merkitys tässä määrittelyssä on kuljetuksellinen, ei niinkään yhdyskuntarakennetta muodostava.

Yleiskatsauksessa tarkastellaan suurkaupunkialueiden kehitystä ja laajentumista (The

Baltic Palette, Kaupunkijärjestelmät 2001, ss. 52-53). Riian, Pietarin ja Tallinnan kehityksessä on meneillään niitä restrukturaatioprosesseja, jotka alkoivat lännessä, myös Tukholman ja Helsingin seuduilla, jo 1970- ja 80-luvuilla, mutta etenevät nyt huomattavasti länttä nopeammin. Väestökehitys poikkeaa niin, että Baltian ja Venäjän suurkaupungeissa väestön määrä vähenee ja tilanteen ennakoidaan jatkuvan. Tukholman ja Helsingin väestön määrän ennustetaan kasvavan. Asumisväljyys idässä on puolet pienempi kuin Tukholmassa, mikä selittää itäisten suurkaupunkien tulevaa kehitystä. Toisaalta kaupunki uudistuksen alueellisia edellytyksiä kuvaa tilanne mm. Pietarissa, jossa 30 % kaupungin pinta-alasta on tehotomassa, teollisuuden ja asumisen sekamuotoisessa käytössä.

Kehityksestä Tukholmassa ja Mälaren seudulla todetaan, että aluetta koskeva neuvosto on kuntien väliseen yhteistyöhön perustuen tutkinut erilaisia vaihtoehtoja seudun tulevaisuudeksi. Alueellisenä lähtökohtana on ollut voimakkaasti laajeneva suurkaupunki, joka koostuu Tukholmasta sekä monesta keskikokoisesta ja pienestä, itsenäisestä kaupungista, joiden kesken vallitsevat vahvat historialliset siteet. Vaihtoehtoina olivat yhden keskuksen varaan tukeutuva rakenne, usean eri keskuksen muodostama kokonaisuus ja monikeskusmalli. Valinta kohdistui monikeskusmalliin, jonka kehittämisen keskeinen osa oli raideliikenteeseen perustuva yhteistyö (The Baltic Palette, Kaupunkijärjestelmät 2001, s. 42).

Ruotsin kunnat ja seudulliset organisaatiot perustivat yhtiöitä, jotka investoivat uusiin ratoihin. Myös tieverkkoa parannettiin. Valtio vastasi kuitenkin suurimmasta osasta kustannuksia. Myös junaliikenteen hoitamiseksi perustettiin yhtiöitä, kuitenkin taas niin, että 30 - 50% liikenteen kustannuksista katetaan julkisin varoin. Esimerkkeinä on mainittu Stuttgart, Lille, Zurich, Göteborg, Kööpenhamina ja Lissabon sekä myös New Yorkin-New Jersey-Connecticutin suurkaupunkiseutu (The Baltic Palette, Kaupunkijärjestelmät 2001, ss. 34, 38, 40).

OECD:n tarkasteluissa (OECD 2001-3) on muodostettu käsite ”**Greater Helsinki Region**” (Suur-Helsingin seutu). Nimeksi on myöhemmin vakiintunut Helsingin metropolialue. Siinä alueeseen kuuluvat Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme. Käsite on otettu käyttöön ilman, että sen muotoa, kokoa tai muodostumisen perusteita olisi tuotu raportissa esille. Raportti on kuitenkin ollut peruste muille käyttämään tätä uutta käsitettä.

OECD on v. 2006 tarkastellut **Tukholman seutua** ja alkanut nimittää Tukholman, Uppsalan, Västmanlandin, Södermanlandin ja Örebron lääneistä muodostamaansa kokonaisuutta Tukholman metropolialueeksi. Alue täyttää tarkastelun mukaan kolme kriteeriä. Se on ympäristöltään kiinteä ja selkeä sekä elinkeinoelämälle sovelias, hallintojärjestelmiltään toimintakykyinen, ja indikaattoriluvuiltaan käsiteltävissä oleva (OECD 2006, s. 26). Alue ei ole vielä varsinainen metropolialue, mutta tunnusmerkkeinä ovat lisääntyvä sulkulointi ja yritysten väliset yhteydet. Työssäkäyntiä koskevat tarkastelut ovat läänien välisiä, jolloin luvut eivät kerro Tukholma-keskeisyydestä. Kauimpana sijaitsevan Örebron läänin työssäkäynti läänin ulkopuolelle on 6,5 % ja muualta läänin on 5,9 % työvoimasta. Uppsalan lääni on selvästi Tukholman vaikutuspiirissä, ja siellä vastaavat luvut ovat 23,2 ja 9,4 % (ss. 28-30). Uppsalasta suoraan Tukholmaan on n. 65 km ja Örebrosta

yli 160 km.

Erik Westholm et. al. ovat koonneet kirjan (2008) Tukholmasta ja Mälarin alueesta: **Regionen som vision – Det politiska projektet Stockholm-Mälarenregionen**. Näkökulma on jatkoa Baltic Palette -ohjelmassa esitetyille Tukholman seutua koskeville ja OECD – raportissa esitetyille ajatuksille. Taustalla nähdään päätöksentekijöiden vahva idea, että alueen määrittely ja markkinointi houkuttelee sinne lisää resursseja. Keskeisiä asioita ovat liikenne, sitä koskevat investoinnit ja alueen yhteinen elinkeinopolitiikka. Mutta toisaalta seudun ominaisuuksia ei yksilöidä, jolloin muutoinkin vaikeasti hahmotettavan identiteetin kehittyminen hidastuu.

Osloon tukeutuva alue Norjassa on pituudeltaan 430 km ja leveydeltään 325 km. Oslo on pääkeskus ja kooltaan suurin. Seuraavissa kaupungeissa on alle 100 000 asukasta ja pääosa muista on näitä selvästi pienempiä. Yhtenä keskeisistä tavoitteista on saada matka-ajat eri keskuksista Osloon nykyistä lyhemmiksi (Eaestern Norway County Networkin edustajan Ann-Irene Saeternaesin esitys Metka-seminaarissa Hämeenlinnassa 26.2.08). Norjassahan ovat pidemmät yhteydet perinteisesti olleet meriyhteyksiä. Siirtyminen maaliikenteeseen on merkinnyt ja tulee merkitsemään suuria infrastruktuuri-investointeja. Oslossa on meneillään keskeisten alueitten uudelleen muotoilu, kun entisiä satama- ja telakka-alueita on otettu ja suunnitellaan otettavaksi uuteen käyttöön asumiselle ja liike-elämälle. Uuden oopperatalon rakentamisesta satama-alueelle on seurannut ehdotuksia myös muiden kulttuurilaitosten siirtämiseksi vanhasta keskustasta sinne. Kulttuurin toimijat kuitenkin epäilevät tällaisia ajatuksia. Odotukset väestönkasvusta ovat korkealla (Nordplan seminaari Oslossa 4.-7.9.08).

Samaan laajuuden kategoriaan kuuluvat ajatukset **Göteborgin** kuulumisesta Öresundin ja Oslo-vuonon väliseen 7 miljoonan asukkaan rannikkokaupunkiin, joka on Länsi-Götanmaan lääninhallituksen yhdyskuntarakentamisen päällikön Dick Hedmanin mukaan yksi maailman vetovoimaisimmista ranta-alueista. Pituutta linnuntietä pitkin Malmöstä Osloon on yli 500 km, ja Göteborg on matkan puolivälissä. Samalla puhutaan Göteborgin tiivistämisestä keskeisenä yhdyskuntarakenteen kehityssuuntana (Jääskeläinen 2008). On huomattava, että Tukholman ja Göteborgin välinen etäisyys on 100 km lyhyempi kuin Osloon ja Malmön.

2000-luvun kehitystä luonnehtivat EU:n laajentumisen ja tiivistymisen myötä syntyneet erilaiset ja usein toisiaan risteävät seudut ja alueet, joilla on yhteisiä intressejä (mm. Structural Change in Europe 5, 2007). On esitelty seudullista integraatiota ja kaupunkien verkostoja koskevia ajatuksia, jossa eteläinen Suomi kuuluu yhdessä Etelä-Skandinavian ja Baltian kanssa pohjoisimpaan eurooppalaiseen ja myös globaaliin integraatiovyöhykkeeseen (ss. 85-90). Alppien ja sen reunavyöhykkeen kaupungistumista on tarkasteltu yhtenäisenä talousalueena (ss. 46-51). Esillä on Saksasta Romaniaan ulottuva Tonavan seutu sekä Keski-Euroopan seutu, Centrope, joka on keskeinen osa Tonavan seutua (Structural Change in Europe 5, 2007, ss. 33-37).

Vanha **Kööpenhaminan sormimalli** on noussut suomalaiseseen keskusteluun (mm. Vartiainen 2006). Suunnitelma on valmistunut v. 1947 ajatuksena Kööpenhaminan pääkau-

punkiseudun tulevan kehityksen järjestäminen keskustasta lähtevien rautatielinjojen varteen. Kämmeren muodostaisi Kööpenhaminan yhtenäisesti rakennettu alue. Sormet johdaisivat uusille asunto- ja työpaikka-alueille. Sormien välit olisivat viheralueita. Suunnitelmaa toteutettiin, kunnes 1970-luvulla autoistumisen vuoksi suunnitelman edellytykset muuttuivat. Alkoi moottoriteiden suunnittelun ja rakentamisen aika. Niiden aiheuttamat haitat synnyttivät vastustusta, ja nyt (v. 2007) on sormimalli joukkoliikenneperiaatteineen taas kehittämisen keskiössä (Torben Ejlersen 2009 sekä Danmarks Skov- og Naturstyrelsen 2009).

Suomalainen sovellus Kööpenhaminasta koski Vartiainen (2006, ss. 16-18) mukaan yhdeksää kaupunkia Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa, Kanta- ja Päijät-Hämeessä sekä Kymenlaaksossa. Hänen mukaansa Helsingin alueelle syntyy seutujen rypäs ja sormimainen rakenne liikenneväylien suuntaisesti. Erona Kööpenhaminan malliin ovat etäisyydet. Kun Kööpenhaminan sormet ovat 30 - 40 km:n pituisia, ne olisivat Suomessa 50 - 170 km. Myöhemmin käsiteltävät, eurooppalaisten mallien mukaiset Washingtonin säteittäiset käytävät vuodelta 1961 ovat pituudeltaan 40 - 60 km (Bruegmann 2005, s. 184).

Tukholman ja Mälärin laakson alueella on jo jonkin aikaa toiminut yhteistyötä edustava elin, Mälardalsrådet. Alueen usean läänin lääninhallitusten yhteistyö on ollut tärkeässä asemassa. Myös Tukholman elinkeinoelämä ja sen edustaja Stockholms Business Alliance on kiinnostunut aluekokonaisuudesta. tavoitteena on nostaa alue Pohjolan tai Skandinavian pääkaupungiksi (Westholm et.al. 2008). Oslon ympäristössä, ns. Itä-Norjassa on olemassa verkosto väliportaan hallinnon yhteydessä. Tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Osloon. Tanskassa valtiovallan rooli yhteistyön järjestäjänä on keskeinen ja kuntien rooli on hoitaa asiat omilla alueillaan. Toimintatapana on edetä vuoropuhelun kautta. Tavoitteena on sijoittaa toimintoja ympäristöseikkojen ehdoilla ja vähentää ruuhkia. Suomessa pitäisi maankäytön suunnittelua ja muutakin kehittämistä painottaa enemmän tanskalaiseen tapaan, kun maakunnallisten rajojen merkitys vähenee.

Vaikuttaa siltä, että Tanska ja Kööpenhamina ovat hyviä esimerkkejä sekä tavoitteiden, toimintatapojen että toiminnan uskottavuudenkin kannalta. Ruotsissa tavoitteeksi asetetaan Tukholman seudun nostaminen Skandinavian pääkaupungiksi, ainoaksi merkittäväksi päätöksentekopaikaksi Keski-Euroopan ulkopuolella, jolloin laaja vaikutusaluealue kohottaa väkimäärää ja muita tunnuslukuja. Ruotsissa ja Suomessa, mutta erityisesti Norjassa etäisyydet ovat kaksin, viisin, Norjassa jopa kymmenkertaisia Tanskaan verrattuna. Etäisyyksien voittamista ja pitkiä vyöhykkeitä on vaikea pitää erityisen kestävinä tavoitteina.

4.3.3 Työssäkäynti ja pendelöinti

Työssäkäyntiä kunnan rajojen ulkopuolella sanotaan pendelöinniksi eli sukkuloinniksi. Pendelöinnissä voidaan erottaa kaksi erilaista tyyppiä syntytapansa mukaan. Primaari-pendelöinti syntyy siten, että asuinpaikka ei muutu, mutta työpaikka muuttuu asuinpaikkakunnalta muualle (mm. maataloudesta tai savupiipputeollisuudesta vapautuvan työvoiman hakeutuminen muualle). Sekundääripendelöinti syntyy, kun asuinpaikka muuttuu pois työpaikkakunnalta. Tätä pidetään nykyään vallitsevana muotona. Yleiseltä kannalta

primaaripendelöinti tasapainottaa työmarkkinoiden alueellista epätasapainoa, mutta pitkämatkainen pendelöinti on kansantaloudellinen kustannus, jota pienentää joukkoliikenteen, varsinkin junan käyttö. Työpaikkakunnalle primaaripendelöinti tuo uusia työvoimareservejä. Sekundääripendelöinti vähentää keskuskaupungin verotuloja ja asukkaat kärsivät pendelöintiliikenteen aiheuttamista haitoista (mm. Manninen 1971, Aaltonen 1991/Schulman et.al., 1995, ss. 6, 8-10).

Pendelöinnin määrä on kasvanut vuoden 1960 tasosta. Silloin joka 10:s pendelöi. Vuonna 1975 joka viides ja v. 1985 joka neljäs pendelöi. Vuonna 1990 pendlaajia oli runsas neljännes. Sekundääripendelöinnin lisääntyminen liittyy yhteiskunnan myöhäiskapitalistiseen vaiheeseen, jossa keskittymisen sijaan tulee seutuistuminen, regionalisoituminen. Tyypillistä ilmiölle on lisääntyvä tilankäyttö, kaupunkimaisesti rakennetun alueen levittäytyminen ympäröivälle maaseudulle ja muuttoliike kaupungista työssäkäyntialueelle, josta sitten pendelöidään kaupunkiin (Aaltonen 1991, Haliseva-Soila 1986/Schulman et.al. 1995, s 6).

Pendelöinnin edellytyksenä on liikkuvuuden helpottuminen: autoistuminen, halpa polttoaine ja investoinnit nopeisiin maanteihin sekä myös työmatkojen verovähennysoikeus. Asiaa ovat nopeuttaneet maa- ja tonttipolitiikan puutteet ja kuntien kilpailu veronmaksajista. Syyksi on myös esitetty, että pääkaupunkiseudun ulkopuolella kunnat myyvät tontteja alennushinnalla. Asuinpaikan valinta voidaan nähdä kotitalouden kannalta taloudellisenä optimointiongelmanä. On syntynyt uusi alueellisen liikkumisen muoto, asunnonvaihtoprosessi, jossa asumistasoa parannetaan toistuvilla muutoilla. Asutuksen hajaantuminen on myös nähty kuluttajien reaktiona suuriin tieinvestointeihin. Yhtenä houkutuksena on myös ihmisten pyrkimys asua kaltaistensa parissa (Summa 1982, Snickars 1987/Schulman et.al. 1995, s. 7).

Työ ei enää määrää asumista ja elämäntapaa yhtä paljon kuin ennen, vaan asuminen on itsenäinen elämänalue, varsinkin paikallismuutoissa. Ehkä kaupunkiseuduilla on kuitenkin vanhasta asumisesta tai työpaikan sijainnista johtuvia suosittuja muuttosektoreita. Kehyskuntien elinkeinopolitiikka voi siirtää työpaikkoja niiden alueille ja vähentää pendelöintiä (Daun 1980, Summa 1982, Haliseva-Soila 1986, Salmi 1989, Aaltonen 1991/Schulman et.al. 1995, ss. 7-8).

Primääripendelöinti parantaa asuinpaikkakunnan työllisyyttä, ja sekundääripendelöinti estää väkiluvun vähenemistä sekä parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä. Pendelöijät käyttävät toisen, so. työssäkäyntipaikkakunnan palveluja ja työmatkojen verovähennysoikeudet vähentävät verotuloja.

Yksilöille ja perheille pendelöinti antaa valinnanvapautta ja vakautta. Pitkät matkat taas merkitsevät ajan ja rahan kulumista, sosiaalisten suhteitten rasittumista ja pinnallistumista (Summa 1982, Norrbom 1987, Ylönen, Kaipio 1989, Tiirinen 1992/Schulman et. al. 1995, ss. 7-11).

Suomessa pääkaupunkiseutu on työmarkkinoiden ydinalue. Työssäkäynnin lähialue (Kirkkonummi, Nurmijärvi, Tuusula, Järvenpää, Kerava, Sipoo) on sellainen, josta pää-

kaupunkiseudulle pendelöiviä on vähintään 40 %. Jos pendelöiviä on 10 – 40 %, puhutaan kehysalueesta. Reunavyöhykkeen pendelöiviä on 2 – 10 %. Alueet jakautuvat viiteen työssäkäyntisektoriin, jotka noudattavat suuria liikenneväyliä. Pendelöinnin ulkoraja on siirtynyt ulospäin näissä pääsuunnissa. Pendelialue on ulkoreunaltaan epämääräinen; mitä kauemmas mennään, sitä suurempi osa tilastojen ilmoittamista on muita kuin päivittäispendlaajia (Schulman et.al., ss. 12-15). Vuoden 2007 tilanteessa työssäkäynnin lähialueella pendlaajien osuus oli ylittänyt 50 %:n rajan ja yli 40 %:n pendlausosuuteen työllisistä olivat siirtyneet Järvenpää, Vihti, Siuntio ja Pornainen. Pääkaupunkiseudulla kävi sen ulkopuolelta töissä yhteensä 120 200 henkeä ja se oli vuosien 2007/2008 vaihteessa lisääntynyt edelliseen vuoteen mennessä 2 % (HSY seutu- ja ympäristötieto).

Nopeimmin kasvaneen pendlauksen kunnissa monien työmatkat ovat keskimäärin pisimmät. Martamon (1995) mukaan v. 1990 pisimmät keskimääräiset työmatkat (poisluettuina erikoistapauksina eräät pienet kunnat) olivat Inkoon (17,8 km), Vihdin (17,6 km), Pornaisten (17,5 km), Nummi-Pusulan (17,0 km), Suomensjärven (16,7 km) ja Mäntsälän (16,5 km) asukkailla. Koko maan keskiarvo oli 7,0 km ja työssäkäyntialueista Helsingin 9,4 km. Hämeenlinna, Lahti ja Forssa ovat nousseet keskimääräisissä työmatkapituuksiinsa Helsingin tasolle (Lintunen et.al. 2000, s. 32).

Pääkaupunkiseudun sisäistä työssäkäyntiä käsittelevissä tutkimuksissa on havaittu, että seutu jakautuu viiteen suuria liikenneväyliä noudattavaan työssäkäyntisektoriin. Niiden sisällä työpaikkaomavaraisuus on melko korkea, kun sektorit määritellään niin, että kantakaupunki on niissä jokaisessa mukana (sektorit ovat tältä osin päällekkäisiä). Sektorit ulottuvat toisaalla seudun rajojen ylitsekin (Salmi 1989). Ulkopuolelta pendelöivät käyvät työssä tämän sektorin alueella ja harvemmin muualla pääkaupunkiseudulla. Sektorit ovat itäinen, koillinen, pohjoinen, luoteinen ja läntinen. Pääradan suunta yhdistyy alkuvaiheessa koilliseen sektoriin (Schulman 1995, ss. 16-17).

Työmatkojen voimakkain kasvu tapahtui suurten keskusten työssäkäyntialueiden reunoilla. Näillä reuna-alueilla hajonta oli vuoteen 1995 mennessä laajentunut 15,5 - 20,2 km:n välille. HHT-vyöhykkeellä Hämeenlinnasta Helsinkiin tarkasteltuna ovat naapurikunnan, Janakkalan luvut Hämeenlinnan luokkaa (10,6 km ja kasvu 3,7 km). Riihimäen ja Hyvinkään matkapituus on selvästi suurempi (14,9 ja 15,6 km) ja sen kasvu hiukan pienempää (3 ja 2 km). Järvenpäässä ja Keravalla matkapituus ei enää sanottavasti poikkea (16,9 ja 14,5 km), mutta pituuden kasvu on vähäistä, jopa Keravalla matkat ovat aavistuksen lyhentyneet (Järvenpäässä kasvu 0,9 ja Keravalla lyheneminen -0,3 km) (Lintunen et.al. 2000, s. 22).

Matkojen ja pendelöinnin lisääntymisen syistä ei ole tiedossani. Hämeenlinnassa voidaan olettaa, että primääripendelöinti lisääntyy enemmän kuin sekundääripendelöinti, koska Hämeenlinna on kärsinyt muuttotappiota Helsinkiin ja pääkaupunkiseudulle. Eli hämeenlinnalaiset ovat alkaneet lisääntyvässä määrin käydä töissä pääkaupunkiseudulla. Otaksoma viittaisi siihen, että Hämeenlinnasta olisi tulossa osa pääkaupunkiseudun työmarkkina-alueella, mutta se olisi vielä asuntomarkkina-alueen ulkopuolella.

Sukkulointietäisyydet eri pohjoismaissa niiden pääkaupunkeihin ja kunkin maan kahteen

seuraavaksi suurimpaan kaupunkiin eroavat maittain. Tanskassa matkat ovat lyhimmat. Myös Ruotsissa matkat Tukholmaa lukuunottamatta ovat lyhyitä. Suomessa ja Norjassa matkat ovat pidempiä. Tanskassa 80 % työssäkäyvistä matkustaa alle 25 km, Ruotsissa alle 20 - 40 km, Suomessa alle 50 km ja Norjassa alle 120 km. Työssäkäyvistä 90 % matkustaa Tanskassa alle 70 km, Ruotsissa alle 50 - 90 km, Suomessa alle 140 km. Norjassa rajaa taulukossa ei ole (Niebauer et.al 2007, s. 30).

Vaikka työntekijä voisi laskea, kannattaako muutto lähemmäs työpaikkaa lyhyempien työmatkojen takia tai kauemmas tilavamman asunnon perässä, muuttoa koskevassa pohdinnassa on Kydön (1998) mukaan kyse monimutkaisemmasta asiasta.

4.3.4 Asukasluvujen kehitys Helsingin ja Tukholman ympäristössä, sekä Hämeenlinnan tilanne

HHT-vyöhykkeen ja Helsingin muiden lähialueiden väkilukukehityksestä

Tilastotarkastelut on tehty 1990-luvun ja 2000-luvun kehityksestä. Aikaväleinä ovat vuodet 1990 - 2001 ja 2001 - 2004. Kummaltakin jaksolta on laskettu asukasluvun kokonaismuutos sekä suhteellinen muutos vuodessa. Samat aikajaksot koskevat sekä Suomea että Ruotsia. Suomen tarkasteluista puuttuvat kuitenkin alle 10 000 asukkaan kuntien luvut 1990-luvulta. Lähteinä ovat maiden tilastokeskusten tilastot.

HHT-vyöhykkeellä on havaittavissa asukasluvun kasvun keskittyminen Helsingin ja Tampereen kaupunkiseuduille. Pääkaupunkiseudun kolmen ydinkunnan asukasluku on Kauniaista lukuun ottamatta 1990-luvulla kasvanut 1 - 2 %:n vuosivauhdilla. 2000-luvulle tultaessa Helsingin ja Kauniaisten väkiluku on pysynyt entisellään, hiukan alentunutkin, kun taas Espoon ja Vantaan vuosittaiset kasvuprosentit ovat olleet edelleen 1 - 1,5 %:n luokkaa. Pääkaupunkiseudun lähialueilla, ns. kehyskunnissa kasvu on entisten maalaiskuntien alueilla 1990-luvulla ollut 1,5 - 2 %:n vuosikasvun tasolla, ja 2000-luvulla joissakin niistä noussut. Kaupunkikuntien kasvu on ollut prosentin tuntumassa sekä 1990- että 2000-luvulla. HHT-vyöhykkeen eteläosassa ja muualla Helsingin lähistöllä olevien kuntien kasvuluvuissa ei ole havaittavissa eroja. Suhteellisesti suurinta, 2,5 %:n luokkaa väestönkasvu on 2000-luvulla ollut kahdessa keskisuudessa (Kirkkonummi ja Nurmijärvi) ja kahdessa pienessä kunnassa (Pornainen ja Siuntio).

Tampereen kaupunkiseudulla on havaittavissa sama ilmiö; Tampereen kaupungin kasvu on alentunut 90-luvun hiukan yli prosentista 2000-luvun hiukan alle prosenttiin. Lähikuntien kasvu on 90-luvun prosentin tasosta noussut kahden prosentin tasolle. Voimakkainta kasvu 2000-luvulla on ollut Pirkkalassa, lähes kolme prosenttia.

HHT-vyöhykkeen keskivaiheilla kuntien kasvuprosentit ovat pysytelleet 1990- ja 2000-luvuilla puolen prosentin tuntumassa tai nousseet sille tasolle. Näille vertailukohtaa antavat Porvoo, jonka luvut ovat hiukan korkeammat, ja Lohja, jonka kasvu on samalla tasolla. Vanhat teollisuuskaupungit Forssa ja Valkeakoski ovat kärsineet väestötappiota, josta Valkeakoski on rimpuillut irti 2000-luvulla. Läntisen Uudenmaan ruotsinkieliset rannikkokaupungit ovat vanhojen teollisuuskaupunkien kanssa samassa tilanteessa: asukasluvut

ovat pysyneet suunnilleen entisellään, joidenkin laskeneet tai joidenkin nousseet. Lahdes-
sa 1990-luvun lievä asukasluvun kasvu on 2000-luvulla hidastunut, mutta kuitenkin jat-
kunut. Turun asukasluvun kehitys muistuttaa Lahden tilannetta. Muualla Suomessa kun-
taliitokset vaikeuttavat keski suurten kaupunkien asukasluvun muutosten tarkasteluja.
Oulun ja Jyväskylänkin kasvu on huomattavaa. Muualla muutos on vähäisempi.

Tuoreimmat luvut tämän kirjoituksen viimeistelyvaiheessa ovat vuosien 2009 ja 2010
vaihteesta. Tilanne muistuttaa myöhemmin käsiteltävää Ruotsin tilannetta, kun pääkau-
punkiseudun suurten kuntien väestön kasvu perustuu suurimmalta osin nettosiirtolaisuus-
teen ja luonnolliseen väestönkasvuun; maassamuutto jää vähisempään osaan. Toinen ha-
vainto tukee Illeriksen (Illeris 1993) teemaa kasvun mosaiikkimaisesta jakautumisesta:
esimerkiksi Espoo ja Vantaa kärsivät maassamuutossa tappiota (v. 2009 –503 henkeä ja
–203 henkeä), kun taas naapurikaupungeista Kerava, jonka maa-alue on kovin suppea,
kasvaa 1.3 %:n vauhdilla ja Järvenpään asukasluku hiukan alenee (-0.1 %). Vuosittaiset
luvut eivät tietysti kuvaa kehityksen pitkää linjaa; ne ovat tässä vain hajahuomioita ja
varmistusta, onko tilastoista havaittavissa jonkin uuden muutossuunnan oireita.

Hämeenlinnaan ja sieltä pois muuttaminen: Hämeenlinnan muuttotase

Hämeenlinnan väkiluku on kasvanut 1990- ja 2000-luvulla keskimäärin 200 - 250 henkeä
vuodessa. Luonnollisen väestönkasvun osuus on pienentynyt ja muuttovoiton sekä siirto-
laisuuden osuus on kasvanut. Muuttotase lähimpien naapurikuntien kanssa on vaihdellut.
Muuttovoittoa kaupunki kuitenkin saa pääasiassa omalta kaupunkiseudultaan ja itseään
pienemmistä lähikaupungeista. Muuttotase Helsinkiin on ollut pitkällä aikavälillä nega-
tiivinen, mutta tappio on kuitenkin pieni ja supistumassa. 2000-luvun puolivälin jälkeen
tase Helsingin kanssa on kääntynyt muutaman hengen muuttovoitoksi.

Timo Aro on tehnyt Helsingin Sanomien pyynnöstä (HeSa 5.9.2010 A6) selvityksen
Suomen ”vetovoimaisimmista” kaupungeista; siinä kriteerinä oli muuttoliike, joka ylitti
maan sisäiset kuntarajat. Parhaimmaksi nousi Seinäjoki ja Hämeenlinna oli toinen. Selvi-
tyksessä oli tarkasteltavaksi otettu nykyiset kunnat. Takautuvasti oli poistettu aikaisempi-
en itsenäisten, nyt pääkeskukseen liittyneiden kuntien välinen muutto. Tarkastelusta puut-
tuivat siirtolaisuus ja luonnollinen väestönkasvu. Menettely ehkä nosti niitä kuntaliitosten
myötä laajentuneita keskustaupungeja, joiden aikaisempaa muuttotappiota naapurikun-
tiin ei enää näy. Vastaavasti ilman kuntaliitoksia olevat keskustaupungit jäivät ilman
näitä ”muuttovoittolukuja”. Kiinnostavaa olisi tietää, mistä muuttovoitto tulee. Eletäänkö
nyt v. 2010 aikaa, jolloin pienet maakuntakeskukset saavat muuttovoittoa väestökatoalu-
eilta, ja seuraavassa vaiheessa kehitys näkyy muuttoina maakuntakaupungeista suuriin
keskuksiin (mm. Laakso 1998:4)?

1990-luvulla on katsottu, että silloiset muutostekijät olivat omiaan suosimaan moderneja
suurkaupungeja. Niissä tuotanto tehostuu ja alue saa näin kilpailuetua. Suuret keskittymät
pääsevät kasvamaan, kun tuotantoelämässä tarvittava tieto lisääntyy. Teknologian inten-
siivinen käyttö kiihdyttää kasvua. Kerran vauhtiin päässeellä tuotantokeskittymällä on
taipumusta kasvaa edelleen ja kasvu ”lukkiutuu” alueelle (Andersson, Anderstig ja Hårs-
man 1990, Johansson ja Karlsson 1990, Krugman 1995/Susiluoto 1998, s. 24).

Toisaalta on korostettu muutoksen ennalta arvaamattomuutta. Illeriksen "mosaiikkiteorian" mukaan aluetalouksien tulevaisuutta muokkaavat monet, eri suuntiin vaikuttavat tekijät. Toimialarakenne, fyysinen infrastruktuuri, sosiaalinen ja kulttuurinen ympäristö, työvoiman laatu, erilaiset mittakaavaedut, palkkataso ja yhteiskunnalliset olot vaikuttavat ja vaihtelevat kansainvälisesti ja kansallisesti. Tulos näyttäytyy alueellisena mosaiikkina, jossa kasvavat ja taantuvat alueet voivat sijaita sekä suurissa että pienissä keskuksissa tai maaseudulla. Uudempi aluetaloustutkimus pitää alueellista keskittymistä tulevaisuudessa todennäköisenä (Illeris 1993/Susiluoto 1998, s. 24/Helin et.al 1998).

Hämeenlinnan kehityksessä on siis nähtävissä piirteitä, joissa ajatus vyöhykkeen merkityksestä alkaisi todentua. Toisaalta Aron (2010) tarkastelu on hiukan kuntaliitosten viinouttama, eikä se kerro mistä muuttovoitto on tullut. Myös muutosta kuvaavat luvut ovat pieniä ja kertovat ehkä kaupunkikehityksen tasaantumisesta, josta Jakobson (1993) on puhunut. Mutta kiistämätöntä on, että Seinäjoki ja Hämeenlinna pieninä maakuntakeskuksina ovat juuri 2000-luvun loppupuolella saaneet maan sisäisestä muuttoliikkeestä suhteellisesti suurempaa muuttovoittoa kuin suuremmat kaupungit. Viiden vuoden keskimääräinen muuttovoitto Seinäjoella oli 0,8 % vuodessa ja Hämeenlinnassa 0,67 % vuodessa. Helsingissä ja Espoossa se jäi 0,03 %:iin sekä Tampereella ja Oulussa 0,2 %:n tuntumaan. Absoluuttisina lukuina vain Tampere ylitti Seinäjoen luvun (Tampere 2322 ja Seinäjoki 2276 kotimaan muuttajaa vuosina 2005 - 2010).

Jos verrataan muuttolukuja kuntien väestön kokonaismuutokseen ja tehdään vertailu vuosilta 2005 - 2008, jolloin nykyiset kuntaliitokset eivät vielä vaikuttaneet, ovat Seinäjoen, Espoon, Vantaan ja Oulun luvut samaa suuruusluokkaa (1,27, 1,48, 1,23 ja 1,10 %/v) sekä Hämeenlinnan ja Tampereen luvut lähellä toisiaan (0,85 ja 0,79 %/v). Aron selvituksesta jäi siis kaipaamaan, mistä muuttajat tulivat. Hämeenlinnan tiedot kertovat, ettei muuttovoitto tule suurista kaupungeista, vaan lähialueilta ja pienistä kaupungeista.

Tukholman seudun kuntien väkiluvun kehityksestä

Tarkastelu perustuu Ruotsin tilastokeskuksen (Statistiska centralbyrå) tietoihin Ruotsin kuntien väkiluvun kehityksestä. Tilastoaineistoa on saatavissa vuodesta 1950 viiden vuoden välein; viimeisimmät luvut kuvaavat vuoden 2004 lopun tilannetta. Ruotsin kuntaluokitus lienee sotkenut varhaisimpien vuosikymmenten vertailukelpoisuutta. Tarkasteluihin on otettu samat aikajaksot kuin Suomestakin; ensin vertailu vuodesta 1990 vuoteen 2001, ja sitten 2001 - 2004. Viimeisen vuoden tilastoista selviää myös muuttoliikkeen tarkempi erottelu, muuttotase oman läänin, muun Ruotsin ja ulkomaiden välillä.

Tarkasteluissa ovat Tukholman läänin lisäksi Södermanlandin, Uppsalan ja Västmanlandin läänit. Tarkastelualue ulottuu yli 150 km:n päähän Tukholmasta. Väestökehitys lääneissä vuosina 1990 - 2001 on ollut seuraava:

Tukholman läänissä, jossa asukkaita on v. 1990 ollut 1,64 miljoonaa, v. 2001 1,84 milj. ja v. 2004 1,87 miljoonaa, on väkiluku kasvanut 1990-luvulla keskimäärin 0,97 % vuodessa ja 2000-luvulla 0,61 %. Kasvu on ollut 1990-luvulla samaa luokkaa Tukholmassa

ja muussa osassa lääniä. Kunnittain tarkasteltuna kasvu on vaihdellut 0,4 - 1,5 %:n välillä. Ainoastaan Tukholman itäpuolisessa saaristossa sijaitsevien Värmdön ja Vaxholmin kuntien vuosikasvu on ollut 2,8 ja 2,6 %. Asukasluku siellä on v. 2001 ollut varsin pieni, yhteensä noin 40 000 henkeä. Väestönkasvu on 2000-luvulla kaikkialla hidastunut ja kahdessa kunnassa pysähtynyt.

Tukholman läänin väestönkasvu vuoden 2004 aikana on perustunut pääasiassa luonnolliseen kasvuun (yli 10 000 henkeä). Muuttovoitto on ollut vajaat 2000 henkeä. Kunnista vain Norrtäljessä kuolleisuus ylitti syntyvyyden. Muuttotappiota kärsi yli 40 % kunnista. Mm. Tukholman muuttotappio (4149) omaan lääniin ylitti luonnollisen väestönkasvun (3870), mutta muuttovoitto muualta Ruotsista (1370) ja ulkomailta (2246) muutti kokonaistaseen 3323 hengen väestönkasvuksi, joka vastaa 2000-luvun keskiarvoa.

Uppsalan läänin asukasluku on v. 1990 ollut 269 000, v. 2001 297 000 ja v. 2004 yhteensä 302 500 henkeä. Muutoksessa kasvuprosentit 1990-luvulla vaihtelevat -0,1:stä 1,3 %:iin ollen keskimäärin 1 %. Suurin kasvu oli lähellä Tukholman läänin rajaa Håbossa ja asukasmäärältään merkittävin 1,1 %:n kasvu tapahtui Uppsalassa, joka on Tukholman ulkopuolisista kaupungeista suurin (yli 180 000 asukasta) ja sijaitsee 70 km:n päässä Tukholmasta. Kauimmaisten kuntien asukasluku hiukan aleni. 2000-luvun kehityksessä on havaittavissa samat piirteet. Laskelmissa on otettu huomioon Knivstan kunnan irtaantuminen Uppsalasta.

Uppsalan läänissä on vuonna 2004 vallinnut syntyneiden enemmitys (1171), ja alue on saanut myös muuttovoittoa (899). Muuttovoitosta kolmasosa on tullut muualta Ruotsista ja kaksi kolmasosaa ulkomailta. Uppsalassa luonnollinen väestönkasvu on ollut 1305 henkeä ja muuttovoitto 453. Siitä yhdeksästä on oman läänin alueelta, vajaa 50 muualta Ruotsista ja pääosa tulee ulkomailta.

Södermanlandin läänissä oli v. 1990 asukkaita 256 000, v. 2001 1600 enemmän ja vuoteen 2004 asukasluku oli noussut edelleen 3500 asukkaalla. Lähimpänä Tukholmaa sijainneet kunnat sekä yli 100 km:n etäisyydellä sijaitseva Nyköping kasvattivat 1990-luvulla asukaslukuaan. Kasvuprosentit vaihtelivat Nyköpingin 0,3:sta Strängnäsän 0,9 %:iin. Yli puolessa läänin kunnista asukasluku aleni -1,7 - -0,1 %:n verran. Läänin väestökehityksessä tapahtui 2000-luvulla muutos, kun monet väestötappiosta kärsineet kunnat muuttuivat lievästi kasvukunniksi. Merkittävimmät muutokset tapahtuivat suurimmassa kaupungissa, 91 168 asukkaan Eskilstunassa, jossa 0,1 %:n tappio kääntyi 0,74 %:n väestönkasvuksi sekä Oxelösundissa, jonka 1,7 %:n vuotuinen väestön väheneminen muuttui 0,9 %:n väestön kasvuksi. Eskilstuna sijaitsee n. 115 km:n päässä Tukholmasta.

Södermanlandin läänissä syntyneitten määrä ylitti v. 2004 kuolleitten määrän 153 hengellä. Muuttovoitto (840 asukasta) koostui vajaasta 250 muualta Ruotsista tulleista ja vajaasta 500 ulkomailta muuttaneesta. Eskilstunan väestömäärän luonnollinen muutos oli lievästi negatiivinen (-33). Muuttovoittoa tuli omasta läänistä 175, muualta Ruotsista 49 ja ulkomailta 282 henkeä.

Västmanlandin läänissä, joka sijaitsee Uppsalan läänin länsipuolella, eikä rajoitu Tuk-

holman lääniin, asukasluku on v. 1990 ollut 258 000. Se aleni vuoteen 2001 mennessä 600 asukkaalla ja nousi 2000-luvulla 261 000 asukkaaseen. Läänin suurin kaupunki Västerås (120 000 as. v. 1990) kasvoi n. 8000 asukkaalla, mutta lähes kaikkien muiden kuntien asukasluku laski (-0,1 - -1,1%). Västeråsia lukuunottamatta 2000-luvun kehityksessä väestömuutokset ovat supistuneet lähes olemattomiin. Västeråsin väestön kasvu on noussut 0,6 %:sta 0,8 %:iin. Kaikki kunnat sijaitsevat yli 100 km:n etäisyydellä Tukholmasta. Västeråsiin on matkaa 114 km.

Västmanlandin läänin väestö v. 2004 on vähentynyt luonnollisen kehityksen vaikutuksesta 109 henkeä ja kasvanut muuttovoiton ansiosta 979 henkeä. Muuttovoittoa tulee muualta Ruotsista 195 ja ulkomailta 784 henkeä. Västeråsia ja pientä Kunsörin kuntaa lukuunottamatta muiden kuntien asukasluvut ovat vähentyneet luonnollisen kehityksen vaikutuksesta, mutta muuttovoitto on tasannut tilannetta noin puolessa niistä. Västeråsin luonnollinen väestönkasvu on ollut 1231 ja muuttovoitto 775. Siitä 154 on omasta läänistä, 262 muualta Ruotsista ja 359 ulkomailta.

Muutaman muun suuren ruotsalaisen kaupungin, Göteborgin, Malmön ja Lundin muuttoliikkeessä näkyy v. 2004 samansuuntainen tilanne kuin Tukholmassa. Ne eivät kärsi muuttotappiota, mutta menettävät asukkaitaan omaan lääniin. Uumajassa ja Örebrossa tilanne taas muistuttaa Uppsalaa ja Västeråsia, kuitenkin niin että omasta läänistä saatava muuttovoitto on jälkimmäisiä suurempi.

Pidemmän ajan luvuista voi todeta, että Tukholma ja sen lähiympäristö ovat kasvaneet jatkuvasti. On tapahtunut esikaupungistumista ja seutuistumista, mutta myös Tukholman kaupungin väestönkasvu on ollut samaa luokkaa kuin monien muiden läänin kuntien. Naapurilääneissä kasvu keskittyy läänien pääkaupunkeihin ja lähimpänä Tukholmaa oleviin rajakuntiin. Jakobsonin kuvaama 50 km:n etäisyys metropolin keskustasta sen äärialueille näyttäisi Tukholman seudulla pitävän paikkansa. Tilastoista ei saa tukea Mälaren alueen infrastruktuuri-investoinneille ja niiden vaikutukselle etäämpänä Tukholmasta olevien kuntien voimakkaaseen kasvuun. Mitään erityisen poikkeavaa ei ole havaittavissa. Pikemminkin muuttoliikkeen taseet ovat varsin hyvin tasapainossa ja kaupungistumisen vaiheen voitaisiin katsoa Jakobsonin mukaan olevan tasaantumassa (Jakobson 1993, ss. 55-57). Kehityksen tasaisuuteen saattaa vaikuttaa myös se, että asuntotuotanto Ruotsissa on huomattavasti vähäisempää kuin Suomessa.

Jörg Neubauerin ja Arto Ruotsalaisen pohjoismaita koskeva tarkastelu (Journal of Nordregio 4/2003. ss 4-6)

Tarkastelu koskee muuttoliikettä pohjoismaissa vuosina 1996 - 2001 ja vuonna 2002. Viiden vuoden jakson tarkastelu tasaa jo hiukan vuosittaisia vaihteluja, mutta näiden keskiarvojen vertaaminen yhden vuoden (2002) lukuihin houkuttaa ennenaikaisiin johtopäätöksiin (vrt. Jakobson). Kun tarkastelu ei sisällä luonnollista väestökehitystä, jää kuva myös tältä osin hiukan vajavaiseksi.

Luokittelu muuttoliikkeen suuruudesta on esitetty promilleina. Prosentteina jaottelu on ollut seuraava: alle 0,5 %, -0,5 - -0,1 %, -0,1 - +0,1 %, 0,1 - 0,5 % ja yli 0,5 %. Jaottelu

osoittaa, että muuttoliikkeen määrä on ollut suhteellisen vähäistä, mutta tämäkin tietysti aiheuttaa heijastusvaikutuksia, jos se jatkuu pitkään. Suurimpia kaupunkiseutuja koskevat luvut osoittavat, että muuttoliike on vähäisintä Tanskassa. Ruotsin ja Suomen luvut ovat 1990-luvun lopulla olleet hiukan Norjaa korkeammat, mutta 2002 luvut ovat tasaisia. Kaikissa maissa pääkaupunkiseudun luvut ovat olleet vuosina 1996 - 2001 suurimpia ja vuoden 2002 tilanteessa pienimmät.

Koko maan mitassa vuosi 2002 näyttää olleen kaikissa pohjoismaissa pääkaupunkiseuduille aikaisemmin suuntautuneen muuttoaalton vasta-aallon aikaa. Tanskassa ilmiö koskee Själlantia ja Jyllannin itäosaa. Norjassa kyse on Oslon ympäristöstä ja muutos ulottuu myös aiempaa pohjoisemmas sekä myös Stavangerin, Bergenin ja Trondheimin seutujen pieniin kuntiin. Ruotsissa muuttovoittoa saavat nyt keskisuuret kaupungit Tukholman, Göteborgin ja Malmön ympärillä ja välillä. Suomessa muuttovoitto keskittyy v. 2002 pääkaupunkiseudulla Espooseen ja kehyskuntiin, Tampereen, Turun ja Jyväskylän kaupunkeihin ja niiden lähialueille, Oulun seudun pieniin kuntiin sekä Hämeenlinnaan ja Seinäjoelle.

Muutos vuoden 2002 tietojen perusteella ei kehityksen perussuunnassa vaikuta kovin merkittävältä. Kunnan muuttovoittoa esitettäessä jo 0,5 %:n rajan ylittäminen näkyy selkeästi. Lisäksi Tanskassa sekä eteläisessä Ruotsissa ja Suomessa kasvua ja vähennystä kuvaavat symbolit ovat kartalla varsin sekaisin, siis mosaiikkimaisesti (vrt Illeris 1993/Susiluoto s. 133/Helin et.al. 1998).

Kirjoittajat nostavat tekstissään erityisesti esiin Ruotsin Eskilstunan ja Suomessa Hämeenlinnan ja Lahden, joiden läheinen sijainti pääkaupunkiseutujen työmarkkinoihin, investoinnit liikenneväyliin ja asuntomarkkinat selittäisivät kirjoittajien mukaan suuren muuttovoiton v. 2002. Tilastot eivät tue tällaista tulkintaa.

4.3.5 Muutaman suuren maailmankaupungin muutoksista ja muutosten sisällöistä ja tavoitteista yleensä toisen maailmansodan jälkeen

Peter Hall tarkastelee seitsemää suurta metropolia ja niitä koskeneita silloisia suunnitelmia toisen maailmansodan jälkeen ja pääasiassa 1960- ja 70-luvuilla (Hall 1977). HHT-vyöhyke on tässä mukana siksi, että yhdessä v. 1989 valmistuneessa HHT-raportissa käsitellään yhtä Pariisin esikaupungeista. Asia on ollut esillä jo saman kirjan aiemmassa painoksessa. Ongelmana näyttää kaikkialla olevan kysymys, miten ratkaista suurten kaupunkien kasvun tarpeet. Helsinki ja sen ”kasvupaineiden” purkaminen HHT-vyöhykkeelle ei ole mikään ainutlaatuinen ratkaisu.

Hall mainitsee New Yorkin yhteydessä Washingtonin, jota myös Bruegmann (2003) käsittelee. Kaupungit ovat mukana lyhyinä kuvauksina. Washingtonissa on kehitystä ohjattu keskustaungungista alkavien akseleiden varteen. Seuraavaan on otettu Pariisia, New Yorkia ja Washingtonia koskevat osat.

Pariisi

Pariisin seutu ulottuu 60 - 90 km:n päähän Notre Damesta. Pariisin 10 miljoonan asukasmäärä on kasvanut vuosina 1954 - 75 vuodessa 90 000 - 135 000 asukkaalla (0,9 - 1,35 %/v). Kasvusta puolet on tullut korkeasta syntyvyydestä ja puolet muuttovoitosta. Pääosa Pariisin kasvusta tapahtui 1960-luvulla 30 - 50 km:n säteellä keskustasta. Lähes puolet Pariisin Cityn 2 miljoonasta työntekijästä oli 60-luvun lopulla pendelöijiiä ja Cityn alue kärsi 70-luvun alkupuoliskolla 300 000 asukkaan muuttotappion (Hall 1977, ss. 53 - 59). Pariisin esikaupungit, Seine Banlieue'n alueella olivat huomattavasti tiheimmin asuttuja kuin Lontoon vastaavat. Toisaalta palvelut olivat varsin puutteelliset ja liikenneolot surkeat; purkava saneeraus oli uudistamisen pääkeino (Hall 1977, ss. 59 - 68).

Hajakeskittämisen tuloksena 1950- ja 60-luvuilla luotiin Pariisin ulkopuolelle 500 000 työpaikkaa. Pääosa teollisista työpaikoista siirtyi alle 300 km:n säteellä oleviin suuriin tai pieniin kaupunkeihin. Merkittävä osa toimistoista taas jäi Pariisin esikaupunkeihin. Tulevaa kehitystä varten laadittiin seudulle v. 1960 suunnitelma (PADOG), jonka mukaan kasvua rajoitettaisiin. Hiukan myöhemmin, v. 1965 laadittiin uusi suunnitelma (Schema Directeur), jossa seudun kasvua vauhditettiin uusilla, noin puolen miljoonan asukkaan kaupungeilla, jotka sijoittuivat kahdelle, Pariisia pohjois- ja eteläpuolitse sivuavalle akselille, 20 - 40 km:n etäisyydelle (Hall 1977, ss. 70-75). Yhden näistä, Vallée de la Marne kohtaloa ovat Ari Ylönen ja Juhani Kaipio käsitelleet HHT-vyöhykkeen raportissa 2/1989 otsikolla ”Kaupungistumisen uudet muodot/Marne-la-Valleè”.

Kriittinen kysymys oli akseleiden valinta. Tarvittiin enemmän kuin yksi, mutta liian monta taas olisi hajottanut voimavaroja liikaa. Ratkaisuksi valitut kaksi akselia vielä osin yhdistyivät ja pohjoisemman pohjoispää sekä eteläisimmän eteläpää vahvistui ja muut päät jäivät toissijaisiksi. Osa uusista kaupungeista sijoittui sitten akseleitten väliin (Hall 1977, s. 79). Tästä analyysistä juontavat sitten juurensa monien muiden Euroopan pääkaupunkien suunnitelmat, mm. Kööpenhaminan ja Tukholman, joissa uudet kaupunkiyksiköt koottiin akseliksi pääliikenneväylän varteen (Hall 1977, ss. 78-79). Kööpenhaminassa tanskalaisten luoma sormimalli on kuitenkin peräisin jo vuodelta 1947 (Östergaard 2009).

Se, että tällaisten uusien suurten yksiköiden suunnittelu ja toteuttaminen oli mahdollista, johtui Pariisin esikaupunkien kaoottisesta kehityksestä; sinne oli jäänyt monia avoimia tai puolittain kehittyneitä alueita. Monikeskuksinen Pariisi alkoi syntyä lähimpänä sijaitsevista uusista alueista. Suurin ja merkittävin kehittämisalue La Défense sijaitsee 4 km:n päässä riemukkaaresta. Sinne sijoittui pääkonttoreiden, erilaisten instituutioiden, toimistojen ja liikkeitten lisäksi 0,8 miljoonaa uutta asukasta. Toinen uusi keskusalue sijaitsee Pariisin ja Versaillesin välissä, nimeltään Velizy-Villacoublay. Sinne sijoittui asutusta ja keskustahakuisia toimintoja. Kolmas, periferian itsensä kannalta tärkeä kohde on pohjoisessa sijaitseva ja teollistunut suunta St Denisin, Aubervilliersin ja Bobignyn alueilla. Sen ympäristöön sijoittuu huomattava määrä uutta asutusta. Neljäs keskus on uusien Pariisin hallien alue kaakossa. Tämä ja Velizy-Villacoublay ovat eteläisen akselin keskuksia ja St Denisin alue taas on tärkeä pohjoiselle akselille (Hall 1977, ss. 80-81).

Tarkastelujakson aikana 1960- ja 70-luvuilla Pariisin kasvu oli nopeaa. Laajenevan ja tiivistyvän metropolialueen toimimisen ehtona oli kehittynyt liikennejärjestelmä. Tehokkaan rakentamisen edellytyksenä oli maanhinnalla keinottelun estäminen ja maan ansiot-

toman arvonnousun leikkaaminen yhteiskunnan tarpeisiin (Hall 1977, ss. 81-86).

Pariisin alueella pyrittiin aluksi (1960) kasvun rajoittamiseen, mutta suunnitelma muutettiin viiden vuoden päästä kasvua edistäväksi. HHT-vyöhykkeen kannalta tässä on tiettyä analogiaa. Ensimmäisissä HHT-tarkasteluissa v. 1989 oli selkeästi esillä pyrkimys Helsingin ”kasvupaineen” purkamisesta vyöhykkeelle. Tällä vuosituhannella on Helsingin rooli ja pääkaupunkia ympäröivät alueet nousseet yhä keskeisemmiksi. Hall pitää Pariisia ja sen ratkaisuja laajemminkin kiintoisina; ne ovat esimerkkeinä muille kuin vain yhdelle osa-alueelle, jonka Ylönen ja Kaipio olivat v. 1989 HHT-raportissaan ottaneet esille. Pariisi olisi tämän mukaan ollut esimerkkinä mm. Kööpenhaminalle ja Tukholmalle. Myös Svedberg (2003) pitää Kööpenhaminaa hyvänä esimerkkinä kasvun suuntaamiseksi keskustaungista lähtevien pääväylien varteen (ns. sormimalli); siinä on yhtymäkohtia HHT-vyöhykkeeseen. Kööpenhaminassa ei kuitenkaan ole kyse pitkistä nauhoista, vaan kasvun suuntaamisesta liikenteen tarjoaman kapasiteetin mukaan. Kööpenhamina on myös harjoittanut kasvun rajoittamisen politiikkaa. Se ei ole ryhtynyt laajoihin purkavan saneerauksen hankkeisiin, se on välttänyt ylikorkeaa rakentamista, eikä ole rakentanut laajaa metroverkostoa.

New York ja Washington

New Yorkin seutu on v. 1970 ulottunut 160 km:n päähän Times Squarelta ja käsittänyt noin 20 miljoonaa asukasta. Manhattanin asukasluku on ollut korkeimmillaan 1900-luvun alussa. Kaupungin ydinalueen asukasluvun kasvu on hidastunut 1930 - 40-luvuilla. Asukasluku on pysynyt 1950- ja 60-lukujen ajan entisellään ja alkanut sitten vähetä. Lähikeshän ja keskikeshän asukasluvut ovat kasvaneet koko 1900-luvun ajan, voimakkaimmin toisen maailmansodan jälkeen. Uloimman kehän kasvu on alkanut 1970-luvulla (Hall, ss. 178-181).

Jonathan Barnett tulkitsee, että New Yorkin metropolialuetta ympäröi nyt neljä uutta kaupunkia ja viides näyttäisi olevan muodostumassa. Manhattanilla sijaitseva metropolialueen keskus onkin varsin uusista kaupunkikeskittymistä ja näiden vaikutuspiiristä (Barnett 1996, s. 3).

Hall mainitsee eri yhteyksissä, mm. Tokiota käsitellessään Washingtonin kehityskäytävämallin. Robert Bruegmann (2005, ss. 182-6) on käsitellyt aihetta varsin kriittiseen sävyyn. Suunnitelma oli esitetty v. 1961, ja sen tarkoituksena oli ohjata Washingtonin kasvu kuudelle säteittäiselle kehityskäytävälle rautateiden varteen. Mallina olivat eurooppalaiset esimerkit, Kööpenhamina, Tukholma ja Hampuri. Bruegmann pitää kuitenkin ajattelua vanhanaikaisena; se on voinut menestyä ainakin hetken Euroopassa, jossa on vanhat perinteet ylhäältä alas suuntautuneessa suunnittelussa aina rajattoman itsevaltiuden ajoista lähtien. Keskiluokkaiset amerikkalaiset kuitenkin vähät välittivät asumisesta asemien lähistöllä, vaan suuntautuivat asumaan omien preferenssiensä mukaan muualle. Vain jotkut säteittäisten linjojen paikkakunnista kehittyivät, kuitenkin ehkä enemmän niitä sivuaerien moottoritien kuin rautatien ansiosta. Suunnitelman vaikutukset jäivät vähäisiksi suunnittelijoiden toiveista ja liittovaltion suurista taloudellisista panostuksista huolimatta.

Bruegmannin tulkinta nostaa esiin kysymyksen suunnittelun demokraattisuudesta. Onko ylhäältä johdettu epädemokraattinen suunnittelu ainoa tapa, jolla etukäteen määriteltäviä suuria yhdyskuntarakenteellisia ilmiöitä voidaan saada aikaan? Eihän USA suinkaan ole ilman tällaisia, mutta siellä tietysti pohditaan, tarvitaanko julkista valtaa mukaan lainkaan vai onko kaikki toteutettavissa yksityisten toimesta ja yksityisellä rahalla. Kyse ei silloin ole demokraattisemmasta tavasta kuin mitä itsevaltius tarjoaa. Euroopassa käytössä olevat maankäyttöä koskevat rajoitukset ja julkishallinnon suunnittelun asema eivät tarjoa samoja vapausasteita kuin USA:n kansalaisilla on käytössä. Kuitenkin on epäselvää, haluavatko ihmiset Euroopassa yleensä tai HHT-vyöhykkeen kaupungeissa ja kunnissa asua rautatieaseman lähistöllä ja matkustaa junalla kuten Bruegmann epäilee, vai ovatko juuri suurkaupungit ja niiden hyvin järjestetty joukkoliikenne ratkaisun avain. Oma kysymyksensä on, miten pitkiä matkoja joukkoliikenteelläkään kannattaa päivittäin matkustaa.

Suurkaupunkien kehitys ja arviointia menneestä

Maailman suurten metropolien kehityksen järjestämisestä on olemassa erilaisia periaatteita. Kaksi keskeisintä näkökulmaa näyttäisivät olleen viherkehä tai kehitysakselit. Keskuskaupunkia ympäröivän viherkehän muodostaminen on merkinnyt kasvun siirtämistä kehän taakse siellä sijaitseviin tai sinne perustettaviin kaupunkeihin. Kasvu on ollut sekä asukasluvun määrällistä kasvua että asumisväljyyden kasvusta aiheutuvaa lisätilan tarvetta. Akseleiden muodostaminen on tarkoittanut samojen ilmiöiden hallinnointia ilman keskuskaupunkia ympäröivää viherkehää ja silloin on painotettu tiettyjä paikkoja kasvun suuntaamisessa. Lontoon viherkehä, Pariisin akselit ja Kööpenhaminan sormimalli ovat ehkä selkeimmät esimerkit ratkaisutavoista. Hall pitää Pariisia esimerkkinä Kööpenhaminalle, jonka sormimalli onkin vanhempi ja joka on ollut esimerkki Washingtonille, jonka ratkaisua taas on sovellettu yhdessä Kööpenhaminan mallin kanssa Tokiossa. Randstadt ja Ruhr muodostavat oman ryhmänsä, jossa ei ole yhtä suurta keskusta ylitse muiden, vaan alueista on syntynyt kaupunkien rykelmä, monikeskuksinen seutu.

Suurkaupunkien muutoksen valossa näkökulmia tulevaan

Hallin mukaan esikaupunkien kasvu pientaloalueineen saattaa olla yksi kehityksen suunta sen toiminnallisesta kalleudesta ja kaupunkitilallisesta laaduttomuudesta huolimatta. Hän pitää sitä anglo-amerikkalaisten asumisihanteiden ilmentymänä. Keskustojen suvereeni monipuolisuus ja määrällinen ylivertaisuus voi hänen mukaansa olla uhattuna. Kevin Lynchin ajatus hajautuneesta, verkostoista koostuneesta metropolista toteutuu Los Angelesissa, joka kasvaa spontaanisti, ilman suunnitelmaa, ja kehitys voi olla tämänsuuntaista muuallakin (Hall 1977, ss. 240-256).

Jonathan Barnett (1996) tarkastelee eräitä pohjoisamerikkalaisen kaupungin nykykehitykseen liittyviä piirteitä. Ensimmäisenä on kysymys, ovatko periferiaan, pääteiden varsille ja niiden risteyksiin syntyneet yhdyskunnat sattumanvaraisia kaupunkeja vai uusia urbaaneja keskuksia. Moottoritien ja paikallisen tien risteys on esimerkki tällaisesta paikasta ja siellä tapahtuvasta kehityksestä. Aluksi risteys rakennetaan kaupungin laidalle, neutraaliin maastoon. Kaupungin kasvu ja saavutettavuuden parantuminen aiheuttavat, että risteys eri sektoreihin alkaa sijoittua liikkeitä ja muuta toimintaa. Jos kehitystä

olisi ennakoitu, olisi rakentaminen voitu ohjata risteyskseen yhteen, kaupungin puolella olevaan neljännekseen (Barnett 1996, ss. 17-20).

Toisaalta suunnitelmien huikea ylimitoitus eräin paikoin Yhdysvaltoja (esim. Tampa, Florida) johtaa tilaan, joka muistuttaa suunnittelemattomuutta (Barnett 1996, ss. 27-29). Siellä valtatie varteen on kaavoitettu kaksi kertaa Manhattanin suuruinen määrä rakennusoikeutta. Kymmenesosan toteutuminen 25 vuoden aikana on varsin optimistinen oletus. Kaupunkirakenteen hajaantuminen ja epämuotoinen kasvu jatkuu. Erityisen kiinnostavia asutuksen kannalta ovat hyvien yhteyksien varrella olevat luonnonkauniit ja maisemaltaan arvokkaat alueet. Yritykset sijoittuvat usein lentokenttien ympäristöön (Barnett 1996, ss. 47-74). Hyvällä suunnittelulla voidaan kyllä luoda miellyttäviä uusia asuinyltöisöjä. Metropolit jakaantuvat epämuotoisen kasvun myötä (Barnett 1996, ss. 95-118). Keskustojen kehittäminen on USA:ssa riskialtista liiketoimintaa, jossa yrityksiltä edellytetään voimavaroja ja pitkäjänteisyyttä (Barnett 1996, ss. 119-144). Keskustojen ulkopuoliset sisäkaupungin muutosalueet ja välialueet ovat kaupunkien uutta rajamaata (Barnett 1996, ss. 145-160). Barnettin kuvaama ylimitoituksen siemen piilee myös esim. Suomessa, jossa julkisessa keskustelussa noususuhdanteiden aikoina julkiseen keskusteluun nousee väite, että kaavoitetusta tonttimaasta on niukkuutta ja se on taloudellisen toimeliaisuuden este.

Scott (1996-8) ja Soja (1996-8, 2000-3) ovat tarkastelleet Los Angelesia. Se on seutuneen kasvanut maailman kuudenneksi suurimmaksi metropolialueeksi lähes 100 vuotta kestäneellä yli 500 asukkaan päivittäisellä muuttovoitolla. Metropolialueen 160 kunnassa on nyt n. 15 miljoonaa asukasta. Metropolialue ulottuu noin 60 mailin (vajaan 100 km:n) päähän eri suuntiin ilman sanottavia väli- tai viheralueita. Vaikka asukasluvun kasvu on edelleen maan suurinta, on sen vauhti laantunut vuosien 1970 - 1990 välisellä jaksolla. Kehitys metropolialueella on siirtynyt esikaupungistumisesta seutuistumiseen (*regional suburbanisation*) (Scott ja Soja 1996-8, ss. 1, 11). Peter Hall on ottanut Los Angelesin esimerkiksi löyhästä, rakenteeltaan hajonneesta, monikeskuksisesta maailmankaupungista, joka on kehittynyt spontaanisti ilman mitään suunnitelmaa (Hall 1977, s. 251). Kaupunkia voidaan pitää yhtenä mahdollisena tulevaisuuden kuvana kaupungeille yleensäkin. Toisaalta jo varhain on noussut esiin ihmettely, ettei LA:n synnylle ja sen kasvulle niin-kin suureksi ole mitään uskottavaa selitystä. Los Angeles on yksi maailman suurimmista teollisista metropoleista ja samalla jälkiteollisen urbaanin vallankumouksen huippu (Soja 2003, ss. 117-122).

Täysin vastakkaisen käsityksen kehityksestä antaa Robert Bruegmann, jonka mukaan Los Angeles on monista vanhemmista yhdysvaltalaisista kaupungeista poiketen tiivistynyt 1950-luvulta alkaen ja on 1990 - 2000 tilanteessa maan suurista kaupungeista tiivein (Bruegmann 2005, ss. 62-63). Tämän perusteella näyttäisi siltä, että perinteisen eurooppalaista ajattelua vastaavan kaupungin rakenne jatkuvasti hajoaa ja tiiviys vähenee, kun taas Wrightin (1935) ideoima Broadacre-hehtaari-kaupunki, alun perin väljä, alkaa yllättäen tiivistyä. Osaselitys voi olla, että Kaliforniassa vedensaanti estää kaupungin laajentumista yli tiettyjen rajojen ja kääntää kehityksen kohti tiivistymistä.

Johtopäätelmiä

Painopisteen muutos kaupunkien laajentumisen tarkastelusta niiden sisäosien uusiin käytöihin ei tarkoita, että laajentuminen olisi loppunut. Teollisuus ja satamatoiminnot vain siirtyvät väljemmille alueille kaupunkien reunoille. Muutos on kuitenkin varsin periaatteellinen. Nykyaikainen kaupunki on syntynyt ja kasvanut teollisuuden kehityksen myötä ja sen tarvitseman työvoiman muuttaessa maaseudulta kaupunkeihin. Kasvu kriisiytyi ensin työväestön huonoina asumisoloina tehtaiden vieressä. Sitä ratkaistiin rakentamalla uusia asuntoalueita kaupunkien reunoille ja uusiin varta vasten perustettuihin kaupunkeihin, jolloin yhdyskuntarakenne laajeni. Teollisuus, joka alun perin on synnyttänyt nykyaikaisen kaupungin, muuttaa nyt pois sisäkaupungista ja sen tyhjiksi jättämille paikoille rakennetaan mm. asuntoja ja asukkaat palaavat takaisin. Toki muutakin toimintaa sijoituu näille uudelleen käytettäville alueille.

Kun teollisen kaupungin rakenteellista muutosta verrataan Kondratievin (1922) ja Kutznetzin (1966) pitkiin sykleihin, niin huomataan, että pitkistä sykleistä useat ehtivät tapahtua saman kaupunkirakenteen puitteissa. Teollisuutta on kyllä rakennettu jo pitkään kaupunkien reuna-alueille, mutta vanhimman teollisuuden muutto sisäkaupungeista on huomattavasti hitaampaa kuin yhden noin 50 vuoden pituisen syklin kesto. Hämeenlinnassa esimerkiksi kaksi vanhaa teollisuusympäristöä, joista toisella sijaitsi verkatehdas ja toisella vaneritehdas, otettiin teollisuuskäyttöön 1800-luvun loppupuolella ja ne lopettivat tuotantonsa 1970- ja 80-luvuilla. Aktiviteetti jatkui noin 100 vuoden ajan. Tampereen verkatehdas oli Tampereella samalla paikalla 120 vuotta. Tekstiiliteollisuudesta alkanut teollinen vallankumous käynnistyi mittavina teollisina rakenteina Englannissa 1700- ja 1800-lukujen taitteessa ja Suomessa 1800-luvun alkuvuosikymmeninä Hämeenlinnan ja Tampereen lisäksi mm. Forssassa, Hyvinkäällä, Porissa ja Vaasassa (Rakennusperintö.fi). Teollisuus on toiminut, tietysti erilaisten taloudellisten suhdanteitten kurittamana, yhtäjaksoisesti Englannissa lähes 200 vuoden ja Suomessa noin 150 vuoden ajan samoilla paikoilla.

Kiintoisaa on, että osa teollisista ympäristöistä on muutoksen yhteydessä säilynyt ennallaan. Kaikki ei ole säilynyt, vaan ympäristöjä on myös hävitetty. Globalisaation laajentuessa ja muutoksen, kehityksen ja kasvun voiman ja nopeuden kiihtyessä on kuitenkin merkittävää, että pysyvyyttä on olemassa. Mielenkiintoista on, että tällaista pysyvyyttä löytyy alueilta, joilta teollinen vallankumous alkoi ja joilla modernin ajan kiihkeä kaupungistuminen on käynnistynyt. Teolliset ympäristöt, niiltä osin kun ne ovat säilyneet, muodostavat tärkeän osan kaupunkien kulttuurihistoriaa, ja nousevat ajan myötä varhempien kulttuurimonumenttien joukkoon.

Teollisuuden muutokset ja teollistumisen jälkeen alkanut palveluvaltaistuminen ovat viime vuosikymmeninä organisoineet kaupunkirakennetta. Toimistotyö ja kaupalliset palvelut ovat aluksi voineet kehittyä kaupunkikeskustojen sisällä rinnan asumisen kanssa. Myöhemmin moni teollisuuden jäljiltä tyhjäksi jäänyt, keskeisellä paikalla oleva tila on tarjonnut sijaintipaikan uusille toiminnoille. Mutta toimistojen ja kaupallisten palvelujen

siirtyminen kaupunkien reunoille ja jopa irralleen vanhasta kaupunkirakenteesta on ollut keskustojen tiivistymisen rinnalla toinen kehityssuunta. Uusia tiloja tarvitaan, kun vanhat eivät riitä kasvaviin tarpeisiin.

Kaupunkien laajenemiskysymykset ovat pysyneet ajankohtaisina, vaikka kaupunkien vanhoja tiloja on otettu uuteen käyttöön. Seutuistumisesta on siirrytty laajempien kansallisten ja jopa kansainvälisten aluekokonaisuuksien muotoiluun. Tämä näyttäisi palaamiselta kaupunkien laajentumista koskeviin pohdintoihin ja niille jäljille, joilla oltiin ennen Jauhaisen (1995) kuvaamaa painopisteen muutosta 1970-luvun lopulta alkaen. Kyseessä voi olla myös moniarvoisuuden lisääntyminen; sisäkaupungin muutokset ovat tärkeitä, mutta myös kaupunkien laajentuminen. Laajempia alueita koskevien ideoiden juuret täällä pohjolassa ovat alun perin 1930-luvulta, mutta ne tulevat uudelleen esiin 1980- ja 90-lukujen taitteesta. Silloin HHT-vyöhyke ja Tukholman-Mälärin aluekokonaisuus määriteltiin rinnan jo käynnissä olevan sisäkaupunkien muutoksen kanssa. Täällä Pohjolassa esitettävät ajatukset voivat olla vain kaikuja suurten metropolien kehityksestä.

Liikenneverkkojen parantaminen moottoriteitä rakentamalla sekä rautateitä kunnostamalla ja uusia ratojakin rakentamalla on johtanut liikkumisen lisääntymiseen ja uusiin investointeihin parantuneitten yhteyksien varsilla. Toimet ovat tähänneet sekä määriteltävissä olevien nykyisten että epämääräisempien tulevien tarpeiden huomioon ottamiseen. Ne alkavat aktualisoitua uuden liikenneinvestoinnin valmistuttua. Muutaman vuoden kuluttua ja viimeistään kymmenen tai viisitoista vuotta liikenneväylän valmistumisesta uusi kaupunkirakenne on alkanut muotoutua uuden verkon ja erityisesti sen solmukohtien ympärille. Suurilla paikkakunnilla sekä henkilöauto- että joukkoliikenne synnyttävät näitä rakenteita. Pienillä paikkakunnilla vaikutuksia on pääasiassa henkilöautoliikenteellä.

Parantuneet yhteydet kasvattavat työmatkojen pituuksia. Merkittävää ei ole matkan pituus, vaan matka-aika. Työntekijöiden verovähennykset ja autoetu pienentävät matkakustannuksia, joten todelliset kustannukset eivät ole rajoittamassa työmatkan pituutta. Kehitykseen sisältyvien ongelmien sijasta on tilanne alettu nähdä uuden kehitysvaiheen alkuna. Kun työmarkkinat ovat epävarmat, on tietenkin tärkeää, että liikkumisen nopeutuminen tarjoaa mahdollisuuden pitkiinkin työmatkoihin. Mutta kehityksen tulkitseminen hyväksi tai tavoittelemisen arvoiseksi ei ole kovin kestävällä pohjalla, jos työmatkan pituus alkaa lähestyä sataa kilometriä tai ylittääkin sen. Syntyy kustannuksia ja vaivannäköä, oli liikkumisväline mikä hyvänsä. Suunnittelu sekä voimistaa tätä kehitystä, että pyrkii hillitsemään sitä.

Kehityskäytävien ja nauharakenteitten suunnitteluongelmat ovat hiukan epäselvät ja ne ovat muuttuneet koko ajan. Aluksi Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja Uudenmaan liittojen tavoitteena oli Helsingin kasvupaineitten purkaminen pääradan varressa oleviin helminauhan muodostaneisiin kaupunkeihin. Epäselvää oli halusiko Helsinki luopua jaettavaksi oletetusta kasvusta tai kuinka paljon helminauhan kaupungit olivat valmiita ottamaan vastaan kasvua. Myöhemmin kuvan nousivat monet muut erilaiset nauhat ja vyöhykkeet, ja lopulta OECD määritteli pääosan vyöhykkeistä ja niiden välialueet Helsingin metropolialueeksi, mikä varmaan on enemmän Helsingin tavoitteiden mukaista kuin kasvun siirtäminen nauhoille. Aivan viimeisimmäksi on mm. Vartiainen (2006) nostanut esiin Köö-

penhaminan sormimallin. Sormia venyttämällä pääkaupunkiseudun vaikutuspiiriin on saatu Tampereen seutu, Kymenlaakso ja osia Varsinais-Suomesta. Määrittelyt viittaavat yhä laajempiin alueisiin. Omalla työlläni kritisoin jo HHT-vyöhykkeen kokoa ja ”kartta-kuvamaisuutta”. Kun alueita edelleen kasvatetaan, voidaan tietysti päätyä valtakunnan laajuisiksi verkostoiksi.

III Vyöhykkeiden ja muiden aluerakenteiden tulkinta ja sen seuraukset Kanta-Hämeessä ja Hämeenlinnassa

5. Kanta-Hämettä ja Hämeenlinnaa koskevat tarkastelut

5.1 Kanta-Hämeen seutu- ja maakuntakaavoitus

Kanta-Hämeen aikaisempaa seutukaavoitusta ja nykyistä maakuntakaavoitusta ovat sävyttäneet kaksi vaikeasti sovitettavaa piirrettä: pyrkimys kasvun edistämiseen ja tavoite hyvän luonnon- ja kulttuuriympäristön säilyttämiseen. Kaavoja laatinut Kanta-Hämeen liitto on ollut mukana käynnistävänä voimana erilaisissa vyöhyke- ja käytävätarkasteluisissa, joita olen tässä työssäni käsitellyt. Niissä teemana on väestö- ja työpaikkamäärien sekä liikenteen ja talouden kasvun aikaansaaminen. Kasvu olisi tulossa pääkaupunkiseudulta. Yli maakunnan rajojen ulottuvat tarkastelut sisältävät varsin vähän arvioita tavoitellun kasvun vaikutuksista maakunnan kaupunkeihin, muihin taajamiin, kyliin ja maaseudulle.

Maakunnan sisällä, seutu- ja maakuntakaavoissa ovat esillä maankäyttöratkaisut, joissa ylimääräiseen kasvuun ei suoranaisesti ole varauduttu. Kasvuhakuisuus näkyy selvemmin pyrkimyksenä saada aikaan uusia korkealuokkaisia liikenneväyliä. Niissä tavoitteena on usein ollut kauttakulkuliikenteen parantaminen. Taustalla on ajatus liikenneväylien heijastusvaikutuksista, joiden kautta varsinainen päämäärä voitaisiin saavuttaa. Kaavoissa näkyvät luonnon- ja kulttuurialueitten säilyttämisen tavoitteet.

Tarkasteltavaksi tarjoutuu kolme maakuntakaavaan tai sen valmisteluun sisältyvää ajatusta, jotka saattaisivat kuvata laajempien vyöhyketarkastelujen heijastumaa maakunnassa.

Selkein osoitus HHT-vyöhykkeen vaikutuksesta ja tulkinnasta on ollut maakuntakaavan luonnosvaiheeseen sisältynyt kaupunkikehittämisen kohdealue uudeksi taajamaketjun helmeksi. Se sijoittui Hämeenlinnan ja kaupunkiseudun toiseksi suurimman taajaman, Turengin puoliväliin, radan varteen. Kyseessä oli katkoviivalla rajattu alue, joka kuitenkin asianomaisten kuntien ehdotuksesta poistettiin kaavaluonnoksesta. Rajausta ei esitetty enää maakuntakaavaehdotuksessa. Asia on noussut vuoden 2008 aikana uudelleen esille, kun kuntien yhteistyöelin seutukeskus on esittänyt joukkoliikenteen kehittämisen nimissä uutta rautatieasemaa kyseiselle paikalle. Rautatieaseman edellytyksenä olisi riittävä asukaspohja. Junalla matkustaminen ei tarkoittaisi kuitenkaan Hämeenlinnan kaupunkiseudun sisäisiä matkoja, vaan matkoja seudun ulkopuolelle, lähinnä pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle.

Toinen aihe koski Hämeenlinnan nykyistä jätteenkäsittelyaluetta Karanojalla. Sen ympä-

rille on tehty tulevaan tarpeeseen nähden moninkertainen aluevaraus. Hämeenlinnan jätteenkäsittelyaluehan on Valkeakoskelta Järvenpäähän ulottuvan noin 300 000 asukkaan jätehuoltoalueen toinen kaatopaikka ja ainoa, jonka laajentaminen on mahdollista. Jätteen käsittelytapojen kehittyminen saattaa kuitenkin johtaa varsin pieneen aluetarpeeseen. Kaatopaikkaa tai jätteenkäsittelyaluetta on vaikea nähdä tärkeänä kehittämistavoitteena Hämeenlinnalle osana HHT-vyöhykettä. Se viittaa enemmän Hämeenlinnan seudun periferiseen asemaan. Samaan rooliin viittaavat maakuntakaavaan merkityt Hämeenlinnan eteläisen naapurikunnan, Janakkalan suuret kallioulouhosalueet, jotka palvelevat pääkaupunkiseudun maa-ainestarpeita (Prittinen, suullinen maininta 2008).

Kolmas aihe, jokaosittain liittyy HHT-vyöhykesuunnitelmaan, on poikittaisen valtatieyhetyden uusi paikka Hämeenlinnan eteläpuolitse Turusta Lahden kautta Itä-Suomeen ja edelleen Pietariin. Itä-länsisuunta on ristikkäinen HHT-vyöhykkeen suunnalle.

Tällä suunnitelmalla on pitkä historia. Väylä on esiintynyt kaavakartoilla 1960-luvulta alkaen. Ensin tien piti ylittää Hämeenlinnan kaupunkirakenteen itäreunassa sijaitseva Katumajärvi siltaa pitkin. Sitten tien paikka siirtyi suunnitelmissa Katumajärven eteläpuolelle ja viime vaiheessa tunneliin Katumajärven alitse. Katumajärven eteläpuolinen vaihtoehto olisi yhdistynyt kaupunkikehittämisen kohdealueeseen. Samaan pakettiin liittyy kaupunkia itäpuolitse kiertävä yhteys kaupungin itäiseksi ohikulkutieksi. Se kulkisi monen kilometrin matkan armeijan harjoitusalueen sekä Aulangon ja kansallisen kaupunkipuiston välistä. Alueille suuntautuu nyt ja vastakin varsin vähän ajoneuvoliikennettä. Alueiden nykyinen ja pitkälle tulevaisuuteenkin jatkuva käyttö estää uusien asunto- tai työpaikka-alueiden rakentamisen väylän varteen. Itäinen ohikulkutie on jäänne vanhan valtatie 3:n rinnalle suunnitellusta radanvarsitiestä.

Edellä mainitut kolme asiaa ovat osa nauhavyöhykkeen vaikutuksia ja tulkintaa Hämeenlinnan seudulla. Tarkastelussa keskityn valtatie 10 suunnittelun vaiheisiin, koska asialla on pitkä historia ja se liittyy suunnittelutapahtumiin myös naapurimaakunnan Päijät-Hämeen puolella. Kiinnostavaa on investointi sinänsä; miten väyläinvestointiin tulisi suhtautua osana taloudellisen kasvun generointia. Entä millaista suunnittelu on silloin, kun hanketta ajetaan erilaisista selvityksistä, niiden tuloksista ja aiheeseen liittyvistä poliittisista päätöksistä tai kansalaismielipiteestä huolimatta kuin ”käärmettä pyssyyn”? Onko kyse suunnittelun patologisoitumisesta vai pelkästään asiantuntijavaltaisesta rationalistisesta suunnittelunäkemyksestä, joka pakottaa tekijänsä toimintaan? Hämeenlinnan seudulla Kanta-Hämeen liitto pyrkii siirtämään valtatie 10 kaupunkirakenteen ulkopuolelle ja Lahden seudulla Päijät-Hämeen liitto pyrkii ”edistämään” valtatie 12:n oikaisua, ns. Launeen vaihtoehtoa, jossa uusi linjaus tulisi asutusrakenteen sisään.

5.2 Hämeenlinnaa koskevat suuret hankkeet

Hämeenlinnan historiassa ja sen suunnittelun vaiheissa on ollut ja on edelleen erilaisia hankkeita, joihin on sisältynyt ylenpalttisen kasvun odotus. Samaan aikaan 1980-luvun lopulla, kun HHT-käsite vakiinnutettiin, muodostivat paikalliset yrittäjät kiinteistösijoitusyhtiö Tawast Groupin. Sen toimeksiannosta laadittiin suunnitelma Aulangon pohjoispuolelle sijoittuvaksi uudeksi kaupunginosaksi. Kaupungin omat suunnitelmat tähtäsivät

moottoritien varteen kaupungin eteläosaan, jonne suunniteltiin uutta Painokankaan Moreenin pääkonttori- ja toimistokeskittymää. Molemmat ovat jääneet toteutumatta. 2000-luvun hanke on moottoritien päälle rakennettavaksi suunniteltu kauppakeskus kaupungin keskustan viereen. Samaan aikaan on suunnittelun kohteeksi otettu myös keskustan eteläosa, josta nykyiset pysäköintialueet ja osa liikuntapaikoista joutuisi siirtymään uuden asumisen tieltä. Pengertäminen vesistöön lisäisi rakennusmaata ja pääkadun, Paasikiventien sijainnin muuttaminen ”parantaisi” maankäytön mahdollisuuksia.

Hämeenlinnaa arvioidaan osana vyöhykettä. Tarkempaan tarkasteluun otan tuoreimman hankkeen eli moottoritien kattamisen uudella kauppakeskuksella ja sivuan keskustan eteläosan suunnittelua. Ovatko hankkeet osa Hämeenlinnaa vai metropolialuetta? Toiseksi tarkastelen suunnittelun käynnistymistä ja etenemistä yleensä. Erityinen huomio suunnataan moottoritien kattamiseen ja siihen liittyviin sopimuksiin. On myös kysyttävä onko asiavyöhydessä patologisia piirteitä.

5.3 Tilanne yleisen kaupunkikehityksen valossa

Nykyaikaisen kaupunkikehityksen ajan 1700- ja 1800-lukujen taitteesta alkaen ovat kaupungit kasvaneet ja laajentuneet. Taustalla olleen aatemaailman ja teollistumisen liikkeelle sysäämän kehityksen keskeinen asia on ollut kasvu. Vasta 1900-luvun puolivälin jälkeen on alkanut ilmaantua rajattoman kasvuajattelun kritiikkiä. On esitetty kysymyksiä kasvun rajoista, resurssien riittävyydestä ja viime vuosikymmeninä myös ilmastonmuutoksen torjunnasta. Toisaalta kaupunkien, varsinkin suurkaupunkien kasvu on myös varhemmin nähty ongelmallisena, erityisesti moraalisesti. Tähän on sitten etsitty vastauksia pyrkimällä rajoittamaan kasvua ja suuntaamalla sitä suurkaupunkien ympäristöön. Esi-kaupungistumisen ohella keinoina ovat olleet ns. uudet kaupungit, joita on perustettu etäämmälle pääkeskuksesta (mm. Svedberg 1988). Mm. Jacobs (1961/2004, ss. 435-457) on tuonut esiin niitä vaikeuksia, joita kaupunkisuunnittelijoilla ja kenellä tahansa on ymmärtää suurkaupungin olemusta ja sen kehityksen tarpeita, jo pelkästään monitahoisen hallinnon organisoituminen on mutkikasta.

Kaupunkisuunnittelijat alkoivat 1800-luvulla saneerata suurkaupunkeja, jotta niissä havaittuja ongelmia voitaisiin ratkaista ja jotta ne paremmin voisivat vastata tulevaisuuden haasteisiin. Kunnallistekniset kysymykset edellyttivät luonnollisesti ratkaisuja, mutta kokonaisten kortteleiden ja kaupunginosien hävittämisen on täytynyt vaatia varsin lujaa uskoa ja luottamusta toimijoiden tietoihin ja kykyihin. Mm. Pariisissa Hausmannin johtaman Seine-projektin puitteissa purettiin noin 40 % kaupungin rakennuksista. Vahvana tukena oli silloinen hallitsija. Uudistusajattelu levisi muihin kaupunkeihin, mm. Wieniin ja Berliiniin (mm Svedberg 1988). Jopa Tukholmassa mietittiin Gamla Stanin muuttamista Pariisiin La Citén mukaiseksi v. 1860-luvulla. Tukholman kohtalonhetket löivät vasta 1950-luvun alussa, kun Norrmalmen, Tukholman keskusta uudistettiin totaalisesti (mm. Bergman ja Leijonhufvud 1985, Sidenbladh 1985, Abrahamsson 2004). Pitikö hirmutyön poliittisten ja taloudellisten edellytysten kypsyä täällä Pohjolassa 100 vuotta? Oslo on herännyt vasta nyt, kun kaupungin koko ranta-alue on otettu muutoksen kohteeksi. Oslon kyse on tyypillisestä vanhoihin satama-alueisiin kohdistuvasta restruktuuraatioprosessista, mutta se on mittasuhteiltaan jättimäinen (Nordplan seminaari, Oslo 2008).

Vuosisadan vaihde 1800-luvulta 1900-luvulle ja 1900-luvun alkupuoli olivat aikaa, jolloin ideoitiin paljon ajatuksia, tavoitteita ja suunnitelmia kaupunkien muuttamiseksi vastaamaan paremmin tulevia haasteita, mitä ne sitten olivatkin. Tuolloin kehitettiin ajatukset nauhakaupungeista, suunnitelmat keskustojen totaalimuutoksiksi ja puutarhakaupunki-idea sekä autokaupungin malli. Näiden lisäksi oli mitä hurjimpia ideoita kaupunkien hajottamiseksi pitkin liikenneverkon varsia tai Alppien huippuja. Sovelluksia tehtiin olemassa olevien kaupunkien tuhoksi, mutta myös korvaamaan molemmissa maailmansodissa hävitettyjä asuntoja. Läpi viime vuosisatojen ovat modernin ajan kaupunkirakentamisen käyttövoimana olleet teollistuminen ja sen aikaan saama muuttoliike, luonnollinen väestönkasvu sekä eri toimintojen tilatarpeen kasvu (mm. Svedberg 1988, Härjänmaa ja Mattila/Ylikangas 1998).

Kondratievin pitkien syklien mukaan tehtiin ennusteita, että uusi sykli olisi alkamassa 1980-luvulla (Knight ja Gappert 1989/Mensch 1979/Jeanne Howard 1989, ss.172-3). Siihen viittaa esimerkiksi tietotekniikan voimakas laajentuminen läpi yhteiskuntien kaikkien tasojen. Aikaisemmissa tarkasteluissa aallot oli yhdistetty joko infrastruktuurissa tai teknologiassa tapahtuneisiin innovaatioihin. Uuden aallon käynnistäjäksi otaksuttiin nopeita juna, joilla olisi merkitystä erityisesti metropolialueiden liikenteessä. Tietotekniikan roolilla saattaa olla keskeinen merkitys, jolloin uusi sykli olisikin perustaltaan erilainen eikä sen vaikutusiakaan silloin voi verrata aikaisempiin. Uusi pitkän aallon nousukausi tietysti merkitsisi ehkä voimallista muutosten, ja ainakin taloudellisen kehityksen aikaa. Toisaalta ympäristökysymykset viittaavat toiseen suuntaan. Ilman energia- ja ympäristökysymysten ratkaisemista voivat pitkät syklit madaltua tai vain kärjistää ristiriitaa kasvun ja kestäväen kehityksen välillä. Myös mahdollisuus syklien vaimenemiseen on otettava huomioon.

HHT-vyöhykkeen suunnittelun ensimmäisen vaiheen ajatukset 1980-luvun lopussa perustuivat kasvun ohjaamiseen ja suurkaupunkivastaisuuteen. Helminauhan kehityksen takana oli ”Helsingin kasvupaineiden purkaminen”. Tässä katsannossa hanke oli puutarhakaupunkiaatteen sukulainen. Myös ratkaisut olivat puutarhakaupunkiaatteen mukaisia, joskaan ajatusta ei kovinkaan selkeästi tuotu esille. Suunnittelijoiden ja paikallishallinnon valta tarkoittaa kuitenkin pääasiassa valtaa kieltää jotain, olla antamatta lupaa. Myönteisissä tapauksissa suunnittelijoilla ja paikallishallinnolla ei ole keinoja, esim. taloudellisia, vaikuttaa ratkaisuihin. Maankäytön suunnitelmien toteuttaminen riippuu siis puhtaasti taloudellisten toimijoiden ja kehittäjien halusta ja mahdollisuuksista investoida (Taylor 2003, s. 103). Tämä seikka on ollut varsin niukasti esillä, ainakin vyöhykkeiden muodostamisen tasolla, erilaisissa yksittäisissä hankkeissa kyllä. Toisaalta valtiolla on keinot ja mahdollisuudet vaikuttaa omilla investoinneillaan sekä aluepolitiikan avulla haluamaansa suuntaan. Aikaisemmin aluepolitiikalla on ollut maan eri osien tasapainoisessa kehityksessä merkittävä rooli. Mutta onko valtion tapa toimia muuttunut? Kun yksityiset taloudelliset voimat ovat kasvaneet, onko valtio aluepolitiikan rinnalla ja sen ohi tukemassa yhä voimakkaammin yksityisen sektorin ajamaa tai edustamaa aluepolitiikalle vastakkaisista kehityssuuntaa? Syksyn 2008 tapahtumat maailmantaloudessa ovat palauttamassa valtioille keskeisempää roolia, ainakin tilapäisesti, talouspolitiikan määrittelyssä.

Mutta mitä tarkoitti idea pyrkiä suuntaamaan kasvua HHT-vyöhykkeelle? Suunnittelun tarkoituksena oli jakaa osa pääkaupunkiseudun kasvusta radan ja moottoritien varren nykyisiin kaupunkeihin ja taajamiin. Moottoritiehän oli tuolloin vasta rakenteilla Helsingistä Hämeenlinnaan ja hiukan myöhemmin edelleen Tampereelle. Kumpaa rakennetta, rataa vai moottoritietä pidettiin merkittävämpänä? Rata näyttäytyy ensimmäisenä, kun puhutaan kestävästä kehityksestä, ja sitä lienee syytä pitää ainakin implisiittisesti ilmaistuna keskeisenä vyöhykkeen kannalta. Vuoden 2008 keskustelussa rata on todettu tärkeäksi jo eksplisiittisestikin. Mutta moottoritie on liikennemääriltään merkittävämpi.

Timo Halme (1993) oli tarkastellut matkustaja- ja liikennemääriä v. 1986 ja 1989 tilanteissa, jolloin moottoritietä ei vielä ollut. Helsingin ja Tampereen välillä oli v. 1986 junamatkustajia vuorokaudessa 800 ja vuodessa 290 000. Valtatiellä kulki v. 1989 Helsingin ja Tampereen välillä 1300 ajoneuvoa, joka on vajaa 500 000 ajoneuvoa vuodessa. Jos ajoneuvossa on keskimäärin 1,5 matkustajaa, tulee matkustajamääräksi noin 700 000 henkilöä. Karkeasti arvioiden siis ennen moottoritien valmistumista valtatiellä kulki 2-2,5 kertaa enemmän matkustajia kuin radalla niinkin pitkällä matkalla kuin Helsinki-Tampere 174 km:n pituisine välimatkoineen oli. Moottoritien valmistumisen jälkeen automattojen määrät ovat lisääntyneet, samoin tietysti junamatkustajien, kun junien nopeudet ovat kasvaneet.

Kun Lyyli-hankkeessa 2000-luvun alussa käsiteltiin samaa HHT-vyöhykettä, siihen alkoi liittyä myös Lahden suuntaa koskevia tarkasteluja, joissa keskeisimpiä olivat oikorata Keravalta Lahteen ja moottoriliikennetien leventäminen moottoritieksi Helsingin ja Lahden välillä. Molempien nauhojen ja niihin liittyvien liikenneinvestointien taustalla hämmöttävät Ruotsissa aikaisemmin tehdyt vastaavat panostukset Mälärin ympäristöön. Ihminen on imitoiva olento (Aaltola 2008, HS 25.9.08 s. A2). Naapurimaan suunnitteluhankkeet ovat olleet suunnittelujärjestelmän kannalta harmaalla alueella; niiden tavoitteita ei ole dokumentoitu esimerkiksi valtakunnan tason kokonaisvaltaisena aluerakenteen kehittämislinjauksena, josta olisi jossain päätöksentekokeleimissä keskusteltu ja päätetty, puhumattakaan, että kansalaisten osallistumisesta olisi kannettu huolta. Menettelytavat meillä ovat samanlaisia.

Tiehallinto sekä liikenne- ja viestintäministeriö näyttäisivät selvityksissään jatkavan tutkimuslinjaa (mm. Lampinen et. al. 2004 ja Somerpalo 2006), jossa liikkuminen ja sen edellytysten helpottaminen ovat tärkeitä. Vyöhykkeet asettuvat yleensä liikenneväylien varteen. Ristiriita yhdyskuntarakenteen eheyttämistarpeen kanssa todetaan, mutta vain mainintana. Viittaukset muihin tutkimuksiin pohjoismaissa ja Suomessa (Lampinen et. al. 2004, ss. 112-124) sisältävät näkemyksen, jonka mukaan infrastruktuuri-investoinnit kehittyneissä maissa eivät enää synnytä kasvua eivätkä yksin ole kehitystekijöitä (Lampinen et.al. 2004, s. 115). Näkökulma on samansuuntainen Banisterin ja Berechmanin (2000) näkemyksen kanssa. Kuitenkin Lampinen et. al. tuntuvat pyrkivän selvityksessään saavutettavuus -käsitteen avulla saamaan erityyppisille alueille, niin keskustaupunkeihin kuin niiden periferiaankin mahdollisimman tasa-arvoisen tilan.

Sisäasiainministeriön selvityksessä (Jauhiainen et. al. 2007) on tunnistettu yhdeksän eri kokoista ja erilaisessa vaiheessa olevaa suomalaista kehittämisvyöhykettä, jotka sijoittu-

vat eri puolille maata. Niiden koko vaihtelee kahden kaupungin välisestä alueesta (Etelä-Karjalan laatukäytävä) koko Suomea halkaiseviin, monien satojen kilometrien pituisiin (mm. E18-vyöhyke, Keskipohjola ja Barentsin käytävä). Nämä tarkastelut tuovat muutenkin epäselvään vyöhykkeiden muodostamisproblematiikkaan jo inflatorista sävyä.

Ympäristöministeriö on ollut mukana 1980-luvun lopulta HHT-vyöhykkeen selvityksissä ja 2000-luvun alussa Lyyli-projektissa, mutta alkanut 2000-luvulla kiinnostua kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja elinympäristöstä. Ministeriön rahoittamiin tutkimusohjelmiin on kuulunut vaihtoehtojen etsiminen autoriippuvaiselle yhdyskuntarakenteelle. Tavoitteena on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja keinojen etsintä yhdyskuntien laajentumisen rajoittamiseksi.

Etelä-Suomessa vyöhykkeiden muoto on muuttumassa ja painopiste siirtymässä pääkaupunkiseutua ympäröiväksi metropolialueeksi, jota erilaiset maakuntien kehittämät vyöhykkeet aika ajoin lävistävät salamavälähdysten omaisesti. Etelä-Suomen maakuntien liittouman ennusteissa Uusimaa on ottanut selkeän pääroolin, ja sen prosentuaaliset kasvuluvut ovat suurimmat. Uudenmaan omassa Utu35 skenaarioprojektissa ennusteluvut vaihtelivat väestön vähenemisestä liittouman ennustetta suurempaan kasvuun. Tavoitevuodet olivat erilaiset (liittouma 2030 ja Utu 2035), mutta Utun maksimi oli silti liittouman lukua suurempi. Metka-projektista ovat Varsinais-Suomi ja Etelä-Karjala jääneet pois, tavoitetilannetta on siirretty vuoteen 2050 ja kasvu on lähellä Utun maksimivaihtoehtoa. Metkan keskeiset vaihtoehdot kietoutuvat pääkaupunkiseutuun ja sen lähialueisiin. Hämeenlinna, Lahti, Kouvola ja ehkä Porvookin nimetään ykköskaupungeiksi, joiden rooli on vielä epäselvä.

Porvoo näyttäisi liittyvän pääkaupunkiseudun kehyskuntiin ja sulautuvan aikaa myöten aidostikin niiden asunto- ja työmarkkinoihin. Hämeenlinna, Lahti ja Kouvola voisivat paremminkin olla osa valtakunnallista aluerakennetta kuin ns. metropolialuetta, johon OECD (2001-3) ne on sijoittanut. Tampere jää metropolialueen ulkopuolelle, mutta Tampere ei voi jättää pois Hämeenlinnaa koskevista tarkasteluista. Myöhemmin kyllä Tamperekin on jo mukana Vartiaisen esittämässä Helsingistä alkavassa sormimaisessa rakenteessa (Vartiainen, 2006). Mutta Tampere on pääkaupunkiseudun ohella maan ainoa kaupunkiseutu, jossa Loikkanen ja Laakso (2004) katsovat agglomeraatiokehityksen mahdollisesti käynnistyneen. Se merkitsisi Tampereen vääjäämätöntä kasvua samaan tapaan kuin pääkaupunkiseutukin kasvaa. Lisäksi Tampere on Zipfin lain valossa pääkaupunkiseutuun verrattuna kooltaan liian pieni. Hämeenlinna sijaitsee pääkaupunkiseudun ja Tampereen seudun vaikutuspiirin välissä, lähes puolivälissä, hiukan lähempänä Tamperetta kuin Helsinkiä. Hämeenlinnan mahdollisuudet ottaa tulevaisuudessa nykyistä keskusasemaansa ja kokoluokkaansa suurempi rooli aluerakenteessa näyttää sijaintiteki-
joiden valossa melko vaikealta. Hämeenlinnan asema ei välttämättä ole huono, mutta ehkä keskeistä voisi olla mahdollisimman itsenäisen ja monipuolisen aseman säilyttäminen suhteessa suurempiin kaupunkiseutuihin (vrt. Hindreht/Robson 2011). Keskusverkotarkastelujen tasolla III (Vuori ja Mikkonen 2007) Hämeenlinna jää Helsingin, Tampereen ja Lahden vaikutusalueitten leikkauspisteeseen. Se voi merkitä oman maakunnan häviämistä, uuden nousun alkua tai molempia.

Lahden ja Kouvolan asema ja rooli on erilainen kuin Hämeenlinnan. Niiden lähistöllä ja takana on vain pieniä kaupunkeja ja kauempana olevat ovat korkeintaan Lahden suuruusluokkaa. Lahti itse on liian pieni sijaintipaikkaansa nähden. Helsingin vaikutusalue tasolla III kiertyy Lahden ohitse Kymenlaaksoon ja Etelä-Karjalaan ja yhtyy Jyväskylän vaikutusalueeseen Lahden itäpuolella. Aluerakenteessa näkyy Viipurin puuttuminen, eikä Lahti tai muukaan itäisen Etelä-Suomen kaupungeista ole saavuttanut sellaista asemaa, joka olisi korvannut Viipurin menetyksen. Viipurihan oli v. 1939 maan toiseksi suurin kaupunki. Lahti ja Kouvola yhdessä voisivat tämän roolin ottaa, jos olisivat vierekkäin. Laajoilla kuntaliitoksillahan kasvatetaan keskustaupunkien asukaslukua, mutta alueen laajetessa ja asutuksen harvetessa ei kyse ole aidosta muutoksesta. Menettelyllähän Lahti ja Kouvola voisivat yhdistyä ja saavuttaa korkeamman aseman aluerakenteessa, jos se olisi niin yksinkertaista. Lahden liian pienellä koolla saattaisi olla merkitystä aluepoliittisia päätöksiä valmisteltaessa ja tehtäessä. Aluepolitiikalla voitaisiin pyrkiä kasvattamaan Lahtea ja pääsemään lähemmäs aluerakenteellista tasapainotilaa. Ja tähänhän on pyrittykin, kun on rakennettu moottoriliikennetiestä moottoritie ja uusi ratayhteys. Mutta riittääkö se tai onko se ollut oikea panostuskaan? Niin Banister ja Berechman (2000) kuin Lampinen et. al. (2004) ovat todenneet pelkkien infrastruktuuri-investointien riittämättömyyden, varoittaneet jopa niiden arvaamattomista vaikutuksista. Tämä on syytä muistaa, kun myöhemmin tarkastellaan Hämeenlinnan ja Lahden välillä kulkevia valtateitä 10 ja 12 sekä arvioidaan niitä koskevia suunnitelmia. Pitääkö jatkossa tehdä muita alue- ja elinkeinopoliittisia ratkaisuja, kun Lahden asukasluku ei ole alkanut liikenneinvestoinneista huolimatta kasvaa, ainakaan kovin voimakkaasti?

Vyöhykkeiden, verkostojen ja saavutettavuuden korostamisen vuoksi on vaara palata kaupunkisuunnittelun juurille 1900-luvun alkuun, jolloin urbanistit ja disurbanistit kiistelivät kaupunkien kehittämisen tulevasta suunnasta. Tuolloin disurbanistien tavoitteena oli jopa hävittää silloiset kaupungit sekä sirotella asukkaat ja toiminnot pitkin liikenneverkkojen varsia. Nyt ei tietystikään ole kyse olemassa olevien kaupunkien purkamisesta, mutta liikenneväylien varsille kuvatut kehityskäytävät näyttäisivät sisältävän ajatuksia disurbanistien tavoitteista.

Bruegmann (2005) on käsitellyt teemaa raadollisemmin ja sen vuoksi ehkä uskottavammin. Hänen mukaansa ihmiset valitsevat asuinpaikkansa omien tavoitteittensa mukaan ja käyttäen tarjolla olevia liikkumismahdollisuuksia, joista keskeisin on henkilöauto. Sprawl on hänen mukaansa nykyaikaisen kaupunkirakenteen yksi keskeinen piirre, jota ei voida erilaisin vastustuskampanjoin tai ratoihin perustuvien joukkoliikennekäytävien eikä niihin liittyvien asumakaupungein ja -kylien estää tai hillitä. ”Parempi” rajoitin voi olla esimerkiksi vedensaannin niukkuus kuten Los Angelesissa. Hän katsoo asioita Pohjois-Amerikasta, mutta näkee samoja piirteitä Euroopassa ja muuallakin. Skandinaviaa hän pitää julkishallinnon harjoittaman maapolitiikan ansiosta eräänlaisena edelläkävijänä sprawlin vastaisessa toiminnassa. Vaikuttaa varsin ristiriitaiselta, jos täällä ryhdytään ajassa ilmenevien yleisten kehityspiirteiden eli amerikkalaisen liberalismien sekä tasavertaisen saavutettavuuden nimissä harjoittamaan sprawlia edistävää aluepolitiikkaa vaikkapa vain kehityskäytäviin rajattuna.

5.4 Tilanne vertailuaineiston valossa

HHT-vyöhykkeen tarkasteluissa, mm. Lyyli projektiin sisältyneessä Timo Halmeen raportissa (Halme 2000, s 11) on esillä vyöhykkeen nimikaupunkien saama muuttovoitto ja alue, jolta se on tullut 1990-luvun puolivälissä. Tietoihin ei kuitenkaan ole kiinnitetty suurta huomiota, sillä esimerkiksi Hämeenlinnassa muuttovoitto tulee lähinnä omalta kaupunkiseudulta ja sen liepeiltä, ei suinkaan suurista kaupungeista. Tarkastelun fokus on asetettu ehkä liian kapeaksi, jolloin varsinainen tapahtuma ei osu siihen juuri ollenkaan. Tarkastelun kohteena on pääkaupunkiseutu sekä sen kasvupaineiden purkaminen, ja merkittävin osa Hämeenlinnan muuttovoitosta tulee muualta. Näkökulman laajentaminen voisi auttaa ymmärtämään ilmiötä, johon koetetaan saada otetta. Pienillä maakuntakaupungeilla saattaa usein olla välittäjän rooli maaseudun ja suurkaupunkien välisessä muuttoliikkeessä, joka suuntautuu niiden kautta maaseudulta suurkaupunkeihin (Laakso 1998, s. 13).

Tiedot viime vuosien muuttoluvuista ja -taseista eri kuntien välillä osoittavat, että mm. Hämeenlinnan pitkään jatkunut muuttotappio Helsinkiin on kyllä tasaantumassa ja Hämeenlinna on saanut Helsingistä kahtena viime vuotena (2006 ja 2007) muuttovoittoa yhteensä 22 henkeä. Koko pääkaupunkiseudun suhteen tilanne on samankaltainen, ja mainittujen vuosien muuttovoitto on yhteensä 64 henkeä. Lukuja voi verrata Hämeenlinnan saamaan muuttovoittoon muualta samana aikana. Riihimäeltä voitto on ollut 81 henkeä, Forssasta ja Valkeakoskelta molemmista 47 henkeä. Muuttotappiota Hämeenlinna on kokenut samalta ajalta Hattulaan 119, Janakkalaan 104, Hyvinkäälle 104 ja Tampereelle 58.

Pidemmältä, 5 - 10 vuoden ajalta on todettavissa, että Hämeenlinnan muuttotappio pääkaupunkiseudulle on tasaantumassa. Tappio muihin suuriin kaupunkeihin jatkuu, mitä muuttovoitto Keski- ja Pohjois-Suomen kaupunkeihin pienentää. Muuttovoittoa Hämeenlinna saa pienistä kaupungeista ja kärsii tappiota omalle kaupunkiseudulleen. Muuttotappion syynä ovat suurimmat lähikunnat. Pienempiin kuntiin, jotka liittyivät vuoden 2009 alussa Hämeenlinnaan, muuttotappio on ollut pienentymään päin.

Oma vaikutuksensa Hämeenlinnan muuttolukuihin on valtion 2000-luvulla harjoittamalla työpaikkojen alueellistamisella. Hämeenlinna on saanut noin 20 % pääkaupunkiseudulta koko maahan siirretyistä työpaikoista ja Hämeenlinna erottuu muista saamillaan 639 työpaikalla. Seuraavaksi suurin alueellistamisen kohde Mikkeli jää hiukan yli puoleen Hämeenlinnan määrästä. Lähimmät kaupungit Tampere (290 työpaikkaa) ja Lahti (145 työpaikkaa) ovat saaneet alle puolet tai reilun viidenneksen Hämeenlinnan saamista työpaikoista. Voidaan otaksua, että valtion harjoittama alueellistamispolitiikka on tasannut Hämeenlinnan muuttotaseen pääkaupunkiseudulle.

OECD on määritellyt Helsingin metropolialueen (OECD 2003, s. 33). Käsite on otettu sitten käyttöön itse raportissa ja myöhemmin varsin yleisesti aluepoliittisessa keskustelussa ja tiedotusvälineissä. Määrittelyn perusteet, neljä pääseikkaa ovat mahtuneet kol-

melle riville: yhteistyö eri toimijoiden välillä, työssäkäyntialue, yhdistävyys ja NUTS 3 seutujen käyttäminen rakennettuna kompleksina. Tekijät ovat olleet riittäviä auktorisoimaan käsitteen, jota nyt ”kaikki” käyttävät. OECD on tehnyt samaan aikaan ja myöhemmin vastaavia tarkasteluja Eurooppaan ja muualle maailmaan.

OECD:n Tukholman raportti on valmistunut v. 2006. Siinä on Tukholman metropoliseutu määriteltä kolmen kriteerin perusteella: liike-elämän kannalta sovelias aluekokonaisuus, hallinnollisesti toimintakykyinen ja tilastollisesti tarkasteltavissa ja analysoitavissa oleva (OECD: raportti 2006, s. 26). Samalla kylläkin todetaan (OECD:n raportti 2006, s. 28), että Tukholman Mälaren alue sisältää lupauksen suuremmasta agglomeraatiotaloudesta, vaikkei alue vielä metropolialue olekaan.

Uppsala (187 500 asukasta v. 2007) on 64 km:n, Västerås (133 700 as.) 90 km:n, Eskilstuna (93 300 as.) vajaan 90 km:n ja Örebro (130 400 as.) 160 km:n etäisyydellä linnuntietä Tukholmasta. Kaupungit ovat lääniensä pääkaupunkeja. Työssäkäyntiä rajojen yli on tarkasteltu lääneittäin. Koko Ruotsissa on muuttovoittoa aiheuttanut maahanmuutto, joka muutamaa pohjoisinta lääniä lukuun ottamatta on tehnyt muuttotaseista positiivisia.

Vuonna 2007 Tukholman kaupunki oli kärsinyt 4000 asukkaan muuttotappion omaan lääniinsä ja saanut 5000 asukkaan voiton muualta maasta ja ulkomailta muuttovoittoa vajaat 6400. Uppsalan muuttovoitto omasta läänistä oli 100 henkeä, voitto muualta Ruotsista 300 henkeä ja ulkomailta 900 henkeä. Västerås oli saanut 24 hengen muuttovoiton omasta läänistä, kärsinyt vajaan 300 hengen tappion muualle Ruotsiin ja saanut 760 hengen voiton ulkomailta. Eskilstunan luvut olivat: voittoa omasta läänistä 180 henkeä, muualta Ruotsista 220 ja ulkomailta vajaa 700. Örebron luvut olivat omasta läänistä +400, muualta +20 ja ulkomailta yli +600. Läänitasolla kotimaasta ja ulkomailta saadun muuttotaseen luvut olivat: Tukholman lääni +5000 ja +15 000, Uppsalan lääni +900 ja +1300, Västmanlandin (Västerås) lääni –400 ja +1150, Södermanlandin (Eskilstunan) lääni +500 ja +1600 sekä Örebron lääni –550 ja +1500.

Aikaisempiin 2000-luvun vuosiin verrattuna ei Ruotsissa ole havaittavissa maan sisäisissä muuttotaseissa suuria muutoksia. Muuttovoitto ulkomailta näyttäisi lisääntyvän. Syntyvyyden enemmyyks näkyy v. 2007 suurissa kaupungeissa.

6. Johtopäätökset

6.1 Vyöhykkeet ja muut aluerakenteet

HHT-vyöhykkeen jatkoksi on eri kokoonpanoin tehty monia alueita koskevia tarkasteluja. Kehitysvyöhyke ja kehityskäytävä ovat aiheeseen liittyviä määritteitä. Mm. eteläisen Suomen maakuntien liitot ovat varustaneet ratojen ja lähes kaikkien pääteitten varret kehityskäytävää kuvaavalla merkinnällä. Samaa aikaan on esillä globaali tavoite hiilidioksiinipäästöjen vähentämiseksi mm. pienentämällä liikkumisen tarvetta ja itse liikkumista, tai ohjaamaan kulkemista sellaisiin liikennevälineisiin, joiden päästöt olisivat aikaisempaa pienempiä. Ympäristöministeriö oli mukana HHT-vyöhykkeen kehittämisessä ja sitä seuranneessa Lyyli-ohjelmassa. Myöhemmin sen tuki on suuntautunut autoriippuvaisen

yhdyskuntarakenteen tutkimiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö (Somerpalo 2006) sekä tiehallinto (Lampinen et.al. 2004) ovat pohtineet verkostoituvaa yhdyskuntarakennetta ja sen edellyttämiä liikenneverkkojen kehittämistarpeita. Sisäasiainministeriö (Jauhiainen et.al. 2007) on tarkastellut viittä kesken ja pohjoisen Suomen kehittämisvyöhykettä ja siinä yhteydessä listannut niitä olevan maassamme yhteensä yhdeksän. Monet niistä ovat ideavaiheessa ja toimintaan liittyy samoja avoimia kysymyksiä kuin Tukholman ympäristöön; ihmiset eivät tiedä niistä ja organisoituminen niiden puitteissa on vähäistä. Myös laajuus on ongelma. Kahden etelässä sijaitsevan, Suomen poikki kulkevan vyöhykkeen pituudet ovat 600 ja 700 km ja ne ulottuvat kulttuurisesti toisistaan eroavien maakuntien läpi.

Yleisen kaupunkikehityksen valossa ei siis tunnu löytyvän esimerkkejä nauhataajamien tai vyöhykkeiden kehittymisestä. Pääväylien varteen hakeutuu aina erilaisia toimintoja, mutta niiden luonne on lähinnä urban *sprawlille* rinnakkainen ilmiö, *ribbon development*. Sitä kuvataan nauhamaisena kaupunkirakenteen kehityksenä (Lipsonen 1993), jossa toiminnot keskittyvät aluetta halkovan merkittävän liikenneväylän molemmille puolille. Bosse Bergman (2003. ss. 20-23) käyttää käsitettä *strip*; siinä yhdistyvät kadun ja moottoriväylän ominaisuudet. Kyse on pitkistä väyläosuuksista, joiden varteen on sijoittunut erilaisia palveluita ja muita toimintoja ja niiden taakse asutusta. Tällaisia hän on havainnut mm. USA:ssa. *Stripin* luonne muistuttaa *ribbon developmentia*. Kehityskäytävillä Suomessa ei ymmärtääkseni tarkoiteta tällaista kehitystä.

Varsinaisia suunniteltuja nauhakaupunkeja ovat espanjalaisen y Matan (mm. Virtanen 2002) ja neuvostoliittolaisten kaupunkisuunnittelijoitten hahmotelmat 1800-luvun loppupuolella ja 1900-luvun alkupuolella (Ylikangas 1998). Niihin liittyi välttämättömänä elementtinä kurinalaisuus ja voimakas hallinto, jotka olisi huolehdittu suunnitelman toteutumisesta ja toteutumisen jatkumisesta. Y Matan suunnitelmasta toteutui pieni osuus, joka on jäänyt reliktiksi Madridin myöhemmän kaupunkikehityksen sisään. Neuvostoliitossa alkoi voittaa perinteinen kaupunkikäsitys. Ei vaikuta todennäköiseltä, että nykyisin, jolloin vapauspyrkimykset ovat ihanteena, ryhdyttäisiin nauhakaupunkien tapaisten kurinalaisuuksien tavoitteluun. HHT-vyöhykkeen selvityksissä ei ole tarkoiteltukaan tällaista nauhakaupunkia. Kehityskäytävien määrän kasvaessa on ollut houkuttavaa todeta niiden tuovan etäisesti mieleen 1900-luvun alun disurbanistien pyrkimykset kaupunkien hajottamiseksi pitkin väylien varsia.

Helminauhan helmi löytyy puutarhakaupungin ideapaketista. Vuoden 2008 aikana virinyt lyhyt julkinen keskustelu on kosketellut teemaa puutarhakaupunki vastaan betonilähiö. Toiminta parempien olojen puolesta pahaa (suur)kaupunkia vastaan vaikuttaa päällimmäiseltä perustelulta puutarhakaupungin puolesta. Kun muuttoliike pyritään kääntämään oleviin pienempiin kaupunkeihin ja taajamiin, ei kyse ole uusista kaupungeista kuten puutarhakaupunkien perustamisesta, vaan nykyisten kaupunkien ja taajamien pääsystä mukaan agglomeraatiokeskittymän säteilyn piiriin. Näinhän tapahtuu tietysti pyrkimättäkin. Voisi jopa ajatella, että mitä lähempänä pääkeskusta on, sitä varovaisemmin sen vaikutuksiin kannattaisi suhtautua. Aikaisemmissa työssäkäyntitutkimuksissa (Schulman et. al. 1995, ss. 12-15) on havaittu, että työssäkäynti keskittyy ns. työssäkäyntisektoreihin pääväylien suuntaan niin, että kauempana pääväylien varrella asuvien työpaikat keskitty-

vät saman väylän varteen pääkaupunkiseudulla, mikä osoittaa kehityksen toiminnallista olemusta. Työssäkäyntimatkat ovat myös jatkuvasti pidentyneet. Matka-aika onkin usein merkittävämpi kuin matkan pituus, ainakin jos erilaiset tukijärjestelmät korvaavat osan matkan kustannuksista.

Pohjimmiltaan kyse on yhdyskuntarakenteen laajentumisesta. Sitä voidaan katsoa eri suunnista ja painottaa erilaisia asioita. Jos kaupunkien kasvu on prosentuaalisesti pitkällä aikavälillä samaa suuruusluokkaa, se tarkoittaa suuremmissa kaupungeissa kuitenkin huomattavasti suurempia absoluuttisia lukuja. Kasvu on osaksi luonnollista ja osaksi muuttovoittoa. Suuret ja kasvavat kaupungit ovat väestörakenteeltaan sellaisia, että niissä on luonnollista väestönkasvua ja samalla ne erilaisista suhdannevaihteluista huolimatta saavat myös muuttovoittoa. Kun näiden tekijöiden lisäksi elintaso nousee ja sen myötä asumisväljyys, on selvää, että yhdyskuntarakenne laajenee. Kehitystä ruokkii se, että Suomen asuntokanta on kerrostalovoittoista eikä pyrkimys muuttaa pientaloihin voi toteutua pitämällä rakenne entisellään, vaan rakennetut alueet laajenevat.

Käsitettä ”*sprawl*” käytetään yleensä puhtaalle maaseudulle tapahtuvan hajanaisen rakentamisen yhteydessä. Mutta myös esikaupungistuminen ja lähikaupunkien pääkeskuksesta saama muuttovoitto voi sisältyä käsitteeseen. Bruegmann (2005) pitää käsitettä laajemman tulkinnan mukaisena. Tällöin HHT-akselin tarkastelut voidaan nähdä *sprawlin* käsitteilynä; sitä halutaan ohjata tiettyyn suuntaan, jo olemassa oleviin yhdyskuntiin ja erityisesti ratojen varsille. Ilmiönä *sprawl* voimistuu ja liittyy usein taloudellisiin noususuhdanteisiin, jolloin myös kampanjat sen hillitsemiseksi tai ohjaamiseksi nousevat ajankohtaisiksi (Bruegmann, 2005, mm. s. 223).

Pääkaupunkiseudun vaikutuspiirissä on HHT-vyöhykkeen muotoilun ja erilaisten sen rinnalle syntyneiden vaihtoehtojen jälkeen päädytty OECD:n tekemään aluerajaukseen, josta käytetään nimeä Helsingin metropolialue. Siihen kuuluvat Uusimaa, Kanta- ja Päijät-Häme sekä Kouvolan seutu. Määrittelyssä ei ole kyse enää nauhasta, vaan laajasta aluekokonaisuudesta. Jos määritelmää verrataan OECD:n tekemään ehdotukseen Ruotsissa, olisi Tampereen mukaan ottaminen harkittavissa. Myöhemmin Vartiainen (2006) on korjaamassa tätä. Tampere on mukana ns. Kööpenhaminan sormimallin mukaisessa Vartiaisen esittämässä ajatuksessa, jossa nauha on taas keskeinen muoto. Suomessa ja Ruotsissa metropolialueet ovat alueelliselta kooltaan yhtä suuria kuin väkirikkaammissa maissa monimiljoonaisten todellisten metropolien vaikutusalueet. Pohjoismaisen ennätyksen tekee Norja, jossa Oslon ympärille on muotoiltu noin 400 x 600 km:n laajuinen alue ns. metropolialueeksi. Alue muistuttaa ensimmäisissä HHT-tarkasteluissa mainittua Windsor-Montreal -vyöhykettä (Metka seminaari kevät 2008).

Vyöhykkeiden muodostamiseen liittyvä ongelma on niiden identiteettömyys. Ihminen tuntee olevansa jostain kaupungista, maakunnasta tai maasta, jotka kaikki ovat vanhoja ja tuttuja määrittelyjä. Uudet, nopeaan tahtiin vaihtuvat muodostelmat, nauhat tai alueet eivät ehdi tulla ihmisille tutuiksi. Uudet määrittelyt palvelevatkin pääasiassa talouden, kasvun ja kilpailun tarpeita. Ihmisille kuitenkin aluemäärittelyt ovat demokratian areena, jossa erilaiset ajatukset ja intressit kohtaavat. Silti esimerkiksi Westholm pitää uutta laajaa seutua, Tukholman metropolialuetta ja jopa sen suurentamista keskeisenä tavoitteena

Tukholman matkalla kohti Skandinavian pääkaupungin asemaa, vaikka hän tunnustaa uusien alueiden identiteettömyyden verrattuna vanhoihin määreisiin. Mälaren laaksoa voitaisiin hankkeen tukemiseksi laajentaa Gävleen, joka sijaitsee 200 km Tukholmasta pohjoiseen ja Karlskogaan, 250 km Tukholmasta länteen (Westholm et. al. 2008, s. 123).

Suurilla metropolialueilla yhtenäinen kaupunkirakenne on laaja ja työssäkäyntimatkat kasvavat rakenteen sisällä ja ulottuvat sen rajojen ylikin. Pohjoismaiset rajaukset metropolialueiksi ovat yhtä suuria todellisiin suurkaupunkeihin verrattuna. Täällä kaupunkirakenne on harvaa, eivätkä suurelta rakentamistarpeet edellytä samaa laajuutta, vaan keskusalueitten kehityksen vaatima maa-ala löytyy läheltä. Laaja rajausta tuo kuitenkin enemmän asukkaita metropolialueen piiriin, mikä voi metropolin keskuksen, Suomessa Helsingin tai pääkaupunkiseudun kannalta olla tärkeää. Helsinki ja pääkaupunkiseutuhan eivät kilpaile kotimaisessa vaan ulkomaisessa sarjassa (Vapaavuori 2008). Tässä sarjassa täytyy olla riittävästi kapasiteettia, jolloin mahdollisimman suuri asukasmäärä on tarpeen. Helsingin kiinnostus asiaan on erilainen kuin niiden, jotka ovat kiinnostuneita Helsingin kasvun jakamisesta. Westholm pitää laaja-alaiseksi muotoilemaansa Tukholman seutua taloudellisesti merkittävämpänä kuin Berliiniä, Roomaa tai Madridia (Westholm et. al., 2008, s. 122).

Kanta-Hämeen liiton, entisen seutukaavaliiton rooli vyöhyketarkastelujen käynnistäjänä on ollut keskeinen yhdessä Tampereen/Pirkanmaan ja Helsingin/Uudenmaan vastaavien liitojen kanssa. Ne saivat aluksi etumatkaa muihin alueisiin nähden, mutta 1990- ja 2000-luvulla kiinnostuneiden määrä kasvoi. Merkittävin muutos on ollut Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan irtaantuminen kuviosta ja Lahden seudun ja Päijät-Hämeen liittyminen siihen mukaan. Lyyli-hankkeessa v. 2000 molemmat olivat yhtä aikaa mukana, mutta OECD:n rajausta jätti Tampereen (ehkä sen omasta halusta) pois tarkastelusta. Rajaustahan alettiin kutsua Helsingin metropolialueeksi, johon kuulumisen agglomeraatiokehityksensä alussa (vrt Laakso ja Loikkanen, 2004, s. 101) olevalle Tampereen kaupunkiseudulle ei ollut sopivaa.

Agglomeraatiokehityksen näkökulmasta katsottuna olisi erikoista, että suurten kaupunkien kasvu alkaisi siirtyä kovin etäälle. On erotettava suurten kaupunkien kasvusta aiheutuva rakenteen laajentuminen ja esikaupungistuminen jopa seutuistuminen erilaisista yhä etäämmälle ulottuvista nauhoista ja vyöhykkeistä. Toisaalta ihmisten päivittäisen matkustamisen määrä on kasvanut, mistä on pääteltävissä suurten kaupunkien vaikutusten ulottuminen yhä kauemmas. Mutta matkustamisen kasvu ei voi jatkua loputtomiin; aika ja resurssien kallistuminen tuovat siihen omat rajansa. Tore Sager (2008) on tuonut matkustamista koskevaan pohdintaan kiinnostavan näkökulman. Onko matkustamisessa kysymys stressin säätelystä? Jos ihminen on tyytymätön asuinympäristöönsä, niin hän käy mielellään töissä aivan muualla. Jos työkään ei ole kiinnostavaa, voi itse matka tarjota päivittäisen lepo hetken.

Agglomeraatiokehityksen alkamisen mahdollisuus Tampereella ja Zipfin lain mukainen liian suuri kokoero Helsingin ja Tampereen välillä voi merkitä, että Tampereen kasvu jatkuu voimakkaana moniin muihin Suomen kaupunkeihin verrattuna. Nykyistä voimakkaammin kasvava Lahti yhdessä Kouvolan kanssa voisivat korvata aluerakenteesta ka-

donneen Viipurin (Vuori ja Mikkonen 2007, ss. 67-68). Zipfin lain perusteella ei kuitenkaan olisi odotettavissa mitään yleistä rakenteellista mullistusta Suomen kaupunkien kentässä. Päinvastoin laki puoltaa entisen kehityksen jatkumista.

Toimintojen keskittyminen tuo esiin suurempien kaupunkien monipuolisuuden tarjoaman edun. Euroopan kaupunkien taloutta hallitsee yksityinen palvelusektori (Laakso ja Loikkanen 2004, s. 92). Helsingin seutu ei oleellisesti poikkea Euroopan keskiarvosta. Sen sijaan Suomen muiden suurten kaupunkien elinkeinot perustuvat huomattavasti enemmän teollisuuteen ja/tai julkiseen sektoriin.

Hämeenlinnaa ympäröivät valtakunnan voimakkaimmat keskukset ja aluerakenteen kehittymisen painopiste on muualla. Hämeenlinnalla on aikaisemmin ollut nykyistä merkittävämpi rooli aluerakenteessa, mistä viestii Laakson ja Loikkasen (2004) toteama Hämeenlinnan riippuvuus julkisen hallinnon työpaikoista. Kysehän on vanhasta siviili- ja sotilashallinnon kaupungista. Painotus ei ole kovin voimakas ja Hämeenlinnan elinkeinorakenne on varsin monipuolinen osittain juuri tästä syystä (Hämeenlinnan tilastot).

Aluerakenteen tulevia epävarmuustekijöitä Wuoren ja Mikkosen (2007) mukaan ovat väestöennusteen uskottavuus, energian hinnannousun seuraukset, infrastruktuuri-, imago- ja aluepoliittiset tekijät sekä globaalitaloudesta ja muista arvaamattomista seikoista johtuvat vaikutukset. Useimmat näistä merkitsevästään suurten keskusten ja Etelä-Suomen korostumista (Wuori ja Mikkonen 2007, s. 77). Joten monet epävarmuutta aiheuttavat seikat suosivat ajatusta ihmisten muuttamisesta Etelä-Suomen suuriin keskuksiin tai muualle etelään. Tämän perusteella esimerkiksi Hämeenlinna, Kanta-Häme ja osa HHT-vyöhykkeestä, ehkä osa muistakin Etelä-Suomen vyöhykkeistä voi saada muuttovoittoa Pohjois- ja Itä-Suomesta. Mutta silloin on kyse erilaisesta kehityksestä kuin HHT-vyöhykkeen muodostajat ovat ajatelleet. Taustalla voi kuitenkin olla samansuuntainen ajatus; vyöhykkeen olisi saatava osa Helsinkiin ja pääkaupunkiseudulle tulossa olevasta muuttovoitosta.

Helsingin metropolialueen rakennevaihtoehtoja tarkastelleen Metka-tutkimuksen kanssa samoihin aikoihin ovat pääkaupunkiseudun kunnat järjestäneet kansainvälisen ideakilpailun ”Greater Helsinki Vision 2050”. Niin Metkan aikajänne kuin kilpailun pitäminen osoittavat nousukauden merkitystä. Ryhdytään kurkistamaan taas pitkälle tulevaisuuteen. Seuraavan 50 vuoden aikana pitäisi rakentaa enemmän asuntoja kuin alueella tällä hetkellä niitä on (arvostelupöytäkirja, s 4). Lähtökohta on hurja. Vuosittaisen asuntotuotannon pitäisi olla nykyiseen tasoon verrattuna lähes kaksinkertainen 50 vuoden ajan. Helsinki ja pääkaupunkiseutu haluaisivat ottaa ohjat lujasti käsiinsä ja varmistaa, ettei mitään joukkopakoa erilaisille vyöhykkeille normaalia esikaupungistumista ja seutuistumista lukuun ottamatta tapahdu. Luvut osoittavat, että suuruusluokkia koskevat arviointivaikeudet ovat Suomessa yleinen ongelma.

Alun perin HHT-vyöhykkeen hahmottamisesta noin 20 vuotta sitten alkanut prosessi on laajentunut ja supistunut, muuttanut muotoaan ja painopisteitään. Voidaan puhua uudentyyppisestä suunnittelun muodosta, joka on irrallaan maankäyttö- ja rakennuslain säännöksistä. Pääkaupunkiseutu kiinnittyy osaksi laajempaa eurooppalaista käsitevaruutta. Hä-

meenlinna jää tarkastelualueen reunalle ja pyrkii siellä saamaan omaa vesilasiaan myrskyämään, mistä vähän myöhemmin.

Pääkaupunkiseudun kasvua rajoittavat säännökset ovat aina olleet määräaikaaisia ja ne jäivät 1990-luvulla säätämättä, kun laman yllättäessä oltiin mistä tahansa taloudellisesta edistyksestä tyytyväisiä. 1900-luvun lopun ja 2000-luvun alun aikana pääkaupunkiseutu otti aloitteen käsiinsä ja käänsi HHT-ajatukset pääläelleen antamalla vyöhykkeelle ja sen kilpailijoille niille kuuluvan periferisen osan metropolin reunavyöhykkeenä. Vyöhykkeet Suomen muissa osissa ovat virinneet myöhemmin.

6.2 Kanta-Häme ja poikittainen yhteys vai kehä viisi

Turusta alkava ja Hämeenlinnan kautta kulkeva valtatie 10 päättyy Tampereelta Lahteen kulkevaan valtatie 12:een Tuuloksen alueella. Valtateista 10 ja 12 muodostuu Hämeenlinnan ja Lahden välinen yhteys. Hämeenlinnan ja Forssan puolivälissä valtatie 10:stä erkaneee kantatie 54, joka sivuaa Riihimäkeä ja yhtyy valtatie 12:een Lahden kaupunkiseudun länsireunassa Hollolan Salpakankaalla. Kumpikaan yhteys ei kartalla näytä aivan suoralta Turun ja Lahden välillä. Kantatie tarjoaa muutamaa kilometriä lyhyemmän reitin länneä Lahteen ja raskas, pitkämatkainen liikenne käyttääkin sitä. Syinä voivat olla myös Hämeenlinnan kohdalla valtatie 10:llä sijaitsevat kaksi jyrkkää mutkaa kiertoliittymineen sekä lisäksi kaupunkialueen nopeusrajoitukset.

Hämeenlinnan ja Riihimäen kaupunkiseutujen kannalta näyttäisi olevan etua siitä, että poikittaiselle pitkämatkaiselle liikenteelle, jota kaupunkiseutujen kohdalla on enintään 10% liikennemäärästä, on kaksi vaihtoehtoisia reittiä. Väylien tarjoama kapasiteetti on kaksinkertainen vain yhteen väylään verrattuna ja kaupunkiseutujen muu, pääasiassa sisäinen liikenne mahtuu väylille paremmin. Tämä ei kuitenkaan vielä riitä.

Tiehallinnon tavoitteiden mukaan valtatie 10:n pitää soveltua pitkän matkan liikenteelle sujuva, ja ajonopeus voi olla 100 km/h. Kaupunkiympäristössä sallittaisiin 80 km/h. Tällaiset nopeudet edellyttävät, että liittymät muutetaan eritasoliittymiksi. Nämä taas ovat hankalia toteuttaa kaupunkiympäristössä, jossa esteenä voivat olla tilaongelmat ja ulkonäkökysymykset. Eritasoliittymissä on myös huomattavasti vaikeampi suunnistaa kuin tasoliittymissä. Kaupunki pitääkin tasoliittymiä parempina kuin eritasoliittymiä. Hämeen liitto on halunnut väylälle kokonaan tai osittain uuden paikan. Tiehallinnon asettama nopeustavoite edustaa teknis-rationalistista ajattelua, jolla voidaan perustella uudet mittavat investoinnit kaupunkiympäristössä. Tampereella kaupunginhallinto ja tiehallinto ovat toteuttaneet tällaisia hankkeita ympäristöä säästämättä; tavoitteena on ollut kaikin keinoin vauhdittaa agglomeraatiokehitystä. Valtateita 10 ja 12 halutaan parantaa siksi, että teistä tulee osa valtakunnan runkotieverkkoa.

Liikenne on tähän saakka sujunut alemmilla nopeuksilla. Jos liikenteen määrä kasvaa, voisi nopeustavoitteita pikemminkin alentaa, jotta selvittäisiin pienemmin haitoin ja investointitarpein. Jos liikennemäärien kasvuun yhdistetään nopeuden kohottaminen, liikenteen hoitaminen saattaa vaatia liian suuria investointeja, mikä puolestaan veisi varoja yhteiskunnan muilta alueilta. Tavoite johtuu tason muutoksesta. ”Tavallisesta” valtatiestä

tulee osa valtakunnallista runkotieverkkoa. Törmätään normiajattelun synnyttämiin ongelmiin. Jos yleisellä tasolla asetettu tavoite kahlitsee asiaa koskevan suunnittelun ja määrittelee sen sisällön, ei juuri mitään ole tehtävissä. Raskaat rakenteet toteutetaan josakin. Vain vaihtoehtoisia paikkoja voidaan etsiä. Normin asettajat joutuvat joko muuttamaan ajatteluaan tai hankkeen kulut nousevat liian korkeiksi, jotta normi voidaan muuttaa. Eräs ratkaisu olisi myös, että tieyhteys jää pois runkotieverkosta. Maakunnat ovat kuitenkin kiinnostuneet runkotiestä ja sen myötä tiedossa olevasta rahasta. Ja ollaanko tietoisesti tai jopa tiedostamatta kehittämässä metropolialueen kehää numero viisi, jolloin tavoitteesta luopuminen olisi kaksinkertaisen lukon takana? (Kantatiet 53 ja 55 Hangosta Hyvinkään ja Mäntsälän kautta Porvooseen on kuitenkin jo ”nimetty” kehäksi V/Tekniikka ja Talous 30.4.09, s. 18, joten kehän numerosta voi tulla kiistaa.)

Hämeenlinnassa on valtatie 10:lle etsitty uutta paikkaa 1960-luvun loppupuolelta saakka. Ensimmäinen vaihtoehto meni Katumajärven yli, toinen sen eteläpuolelta ohi ja viimeisin järven ali. Tiehallinto seuraa vaihtoehtojen etsintää ja on pitänyt Katumajärven eteläpuolista vaihtoehtoa vakavasti otettavana. Tuorein selvitys nostaa Katumajärven alittavan tunnelin tämän edelle. Kunnat, maanomistajat ja asukkaat vastustavat muita vaihtoehtoja kuin nykyisen tien paikkaa. Tien varren asukkaat ja maanomistajat vastustavat tien kunnostamista jatkuvaksi ohituskaistatieksi, jolta paikallinen liikenne siirrettäisiin ainakin osalta matkaa kunnostushankkeen yhteydessä rakennettaville rinnakkaisille teille.

Valtatie 10:een liittyvä valtatie 12 on aiheuttanut päänvaivaa myös Lahdessa. Sille halutaan uusi reitti Lahden eteläisten kaupunginosien halki. Lahdessa jo kerran hylättyä tielinjaa ollaan ajamassa asutuksen läpi tunneleineen sekä melu- ja pohjavesisuojausalueen asukkaiden vastustuksesta piittaamatta. Maakuntakaavan ehdotusvaiheessa tätä Launetta halkaisevaa vaihtoehtoa vastusti seitsemän alueen asukasyhdistystä, yksi kansalaisliike, kolme ympäristöjärjestöä, yksi asiantuntijaorganisaatio, yksi kunta, yksi maakunnan liitto ja yksi ammattiyhdistysjärjestö. Vaihtoehtoa puolsi yksi asukasyhdistys, kaksi asunto-osakeyhtiötä ja yksi poliittinen yhdistys. Yksikään puoltajista ei sijainnut kummankaan uuden vaihtoehdon alueella, vaan nykyisen valtatievarrella. Loput puoltajista olivat seitsemän kuntaa, kolme viranomaista ja kuusi liikelaitosta tai etujärjestöä. Mikään näistä ei ollut toimijana Launeella; etäisimmät puoltonsa antaneet kunnat olivat Padasjoki ja Heinola, jotka sijaitsevat 40 - 70 kilometrin päässä Lahdesta ja eri puolella kaupunkia kuin uusi tie, joten niillä ei voinut olla erityistä intressiä asiassa. Maakunnan liiton valmistelijat panivat nämä kannanotot rinnakkain, laskivat vastustajien ja puoltajien lukumäärät ja valitsivat Launeen vaihtoehdon. Toki asiaan liittyi selvityksiä, joihin nojautuen ratkaisua perusteltiin, mutta vastineiden lukumäärä näytti ratkaisevalta. Liittovaltuuston päätöksestä ei enää valittanut yksikään asukasyhdistys, ainoastaan Salpausselän luonnosuojeluyhdistys valitti ja Päijät-Hämeen vihreät. Ympäristöministeriö hylkäsi valitukset.

Huomion arvoista on, että asiaa käsittelevä viranomainen ei ole kallistanut korvaansa asukkaiden huolelle omasta asuinympäristöstään. Päinvastoin; jo kertaalleen hylätty vaihtoehto on nostettu uudelleen esille ja ajettu ”voimalla läpi”. Ylätason asiantuntijuus on ottanut selkävoiton ihmisistä, joita asia on kovimmin koskenut. Mitään viitettä vuorovaikutteiseen prosessiin, jossa olisi etsitty uutta ratkaisua, ei ole havaittavissa. Vastineessa

jopa todetaan Launeen vaihtoehdon luovan uusia näköaloja väylän varren maankäytön kehittämiseen. Eli väylän rakentamisen jälkeenasukkaat saisivat pelätä maankäytön tehostamista lähiympäristössään. Se voisi koskea myös heidän omia kiinteistöjään. Suunnittelijoiden ajatus johtaisi laajaan ympäristön muutokseen, johon asukkaita houkutellaan maan hinnan nousulla. Sivuun jää asukkaiden ajatus oman asuinympäristönsä puolustamisesta. Asiantuntijuus näyttäytyy kovapintaisuutena ja jääräpäisyytenä sekä teknis-rationaalisen näkökulman luomana uskona selvitysten objektiivisuuteen.

Taylor (2003) on tähdentänyt, että ensimmäisen vaiheen eli suunnittelun tarkoituksen ja päämäärien valinnassa paljon riippuu arvostelukyvystä, mikä asioiden tilassa houkuttaa suunnitteluun. Taylor korostaa edelleen, että koska arvostelukyky on kiistanalaista ja siitä syystä luonteeltaan poliittista, suunnittelija ei voi asiakkaidensa edustajana itse määrittää mikä on oikein ja mikä väärin. Lähtökohtana on, että tavoitteet ovat arvosidonnaisia eivätkä siten objektiivisesti testattavissa, jolloin suunnittelijakaan ei voi hyväksyä tai hylätä niitä muiden puolesta. Ratkaisevaa on, ettei suunnittelijan tekninen pätevyys tai hänen viisautensa oikeuta häntä pitämään tärkeänä tai määräämään, mikä on oikein hänen olemassa olevalle tai mahdolliselle asiakkaalleen. Tämä perustuu demokraattiseen näkemykseen julkisesta päätöksenteosta, jossa toiminnan tulisi heijastaa asiakkaan tahtoa. Näkökulma hylkää ajatuksen, että suunnittelijalla tai muulla tekniikan asiantuntijalla olisi kykyä päättää asiakkaansa tahdosta tai yleisestä mielipiteestä (Davidoff ja Reiner 1962, s. 22/Taylor, 2003, s. 84).

Ajattelu on johtanut kysymykseen ”ammatillisuuden” luonteesta suunnittelussa. Davidoff ja Reiner pitävät teknistä ammatillisuutta keskeisenä. Siinä selvitetään, millaisia vaihtoehtoja on ja millaisia seurauksia kuhunkin niistä liittyy. Toki suunnittelija käsittelee arvoja, mutta niitä koskeva tarkastelu ja päätöksenteko ovat poliittinen, demokraattinen valinta. Suunnittelijan on ammatissaan otettava huomioon toisaalta tekninen ja tietoon perustuva puoli ja toisaalta arvostuksiin, demokraattisiin ja poliittisiin valintoihin pohjautuva päätöksenteko. Kyse on filosofisesta erosta asioiden ja arvostusten välillä (Taylor 2003, s. 85). Käytännön elämässä erottelu on kovin vaikeaa. Liittojen suunnittelijat ovat sivuuttaneet tämän näkökulman, vaikka sitä on tarjoiltu suunnittelijan ohjenuoraksi jo 1960-luvulla.

Edellä kuvattua suunnittelua voidaan siis arvioida vanhan, suunnittelua aikanaan hallinneen teknis-rationaalisen ajattelun näkökulmasta, jonka ongelmaksi muodostui liian kapea-alainen asiantuntijuus. Nyt suunnittelussa on edelleen mukana osa tätä kapea-alaisuutta, mutta hyvin erikoisella tavalla. Hämeenlinnassa valtatie 10:n kohdalla on päämäärätietoisuus osin sivuuttanut teknis-rationaalisen, selvityksiin nojaavan argumentoinnin. Selvitykset osoittavat, että uutta tietä ei tarvita, mutta toimintaa ohjaa kuitenkin vanha näkökulma. Lahdessa valtatie 12:n kohdalla samoin päämäärätietoisuus on estänyt asukkaiden edustaman vaihtoehdon tutkimisen, mikä olisi edellyttänyt selvitysten laajentamista ja syventämistä. Molemmissa tapauksissa suunnittelijat haluavat näyttäytyä perinteisinä teknis-rationaalisina asiantuntijoina, mutta valikoivalla tavalla. Samalla he ovat päämäärähakuisuudessaan siirtyneet arvosidonnaiseen argumentointiin, vaikka se kuuluu poliittisille päätöksentekijöille.

Liikenneinvestoinnissa on aina tietysti kyse mahdollisuudesta päästä jonnekin. Toinen tärkeä, joskin keskustelussa usein taustalle jäävä seikka on, lisääkö liikenneinvestoinnin tulos taloudellista kasvua. Usein, varsinkin Suomessa vielä 1950- ja 60-luvuilla keskeisiä olivat liikenneinvestoinnin työllisyysvaikutukset rakentamisen aikana. Tuolloin rakennettiin autoliikennettä palvelemaan tarkoitettua tieverkkoa, eikä investointien tarpeellisuudesta ollut epäilystä. Nyt ollaan tilanteessa, jossa useinkaan pääsy jonnekin ei ole keskeistä, koska kaikkialle päästään, jopa useita reittejä on tarjolla. Myös taloudellisen kasvun lisääminen liikenneinvestoinnin kautta on tullut monimutkaisemmaksi. Lahden Kauppakamari on kylläkin esittänyt, että Launetta lävistävä investointi elävöittää liike-elämää.

David Banister ja Joseph Berechman ovat tarkastelleet uusien liikenneyhteyksien tarvetta ja suunnittelua. Heillä on 10 keskeistä kysymystä, joiden kautta he lähestyvät aihetta (2000, ss. 26-29):

- Onko millään uudella liikenneyhteydellä kehittyneissä maissa enää erityistä merkitystä?
- Ovatko kuljetuskustannukset vain pieni osa tuotanto- ja työvoimakustannuksista?
- Onko paikallinen vakaa talous tärkeämpää talouden edistämisessä kuin liikenneinfrastruktuuriin tehdyt investoinnit?
- Ovatko paikan erityisluonne ja olosuhteet sellaisia, että ne tulisi ottaa huomioon kasvun edistämistä ajateltaessa?
- Mikä on muun teknologian kehityksen merkitys liikenneinvestointien vaikutuksia arvioitaessa?
- Kuinka hidas, pitkäkestoinen ja monimutkainen on seudun talouden sopeutuminen ja mukautuminen uuteen liikenneinvestointiin?
- Nostaako hyvä liikenneinfrastruktuuri alueen imagoa ja havaittavuutta houkuttelemalla lisää yksityisiä investointeja?
- Mitkä olisivat alueen kehittymisedellytykset, jos investointia ei tehtäisi?
- Miten odotukset vaikuttavat liikenneinvestointeihin ja niiden mahdollisuuksiin edistää taloudellista kasvua?
- Onko asiasta tehtävissä yleistyksiä tapaustutkimusten pohjalta?

Ulkomaiset ja myös suomalaiset esimerkit osoittavat, että aikaisemmin selvästi julkisen hallinnon piiriin kuuluneet liikenneinvestointien rahoitus ja toteutus ovat muuttumassa (Banister ja Berechman 2000, s. 81). Tämä merkitsee, että investoinnin tarpeen ja hyödyllisyyden tulee olla varsin hyvin selvillä, ja silloinkin saattavat ympäristöseikat estää investoinnin toteuttamisen. Suomessa on saavutettavuuden ja alueellisen tasa-arvon nimissä edelleen pohdintaa tienpidon vaikutuksista alueelliseen kehitykseen (Lampinen et. al. 2004 ja Somerpalo 2006). Niissä tunnistetaan Banisterin ja Berechmanin toteamat ristiriidat, mutta nostetaan esiin kysymys, ollaanko silloin luutumismvaiheessa, jos oletetaan, että infrastruktuurin optimaalinen tilan on saavuttu (Lampinen et. al. 2004, s. 114). Lisäväriä pohdintaan saisi esimerkiksi Tammisen (1994) esittämästä näkökulmasta, kun hän pohtii siirtymistä evoluutiosta involuutioon.

Tammisen mukaan involuutiassa (1994, s. 157) kyse on ihmisen paremmasta kiinnittymisestä, adaptaatiosta ympäristöönsä, jolloin rakenteiden pysyvyyttä ja jatkuvaa hyödyntämistä voidaan pitää kehityksen lähtökohtana. Kulttuurinen involuutio merkitsee innovaation muotoa, joka yrittää säilyttää olemassa olevan struktuurin ratkaisemalla sen uudet ongelmat stabilisaatiolla. Tai stabilisaation sijaan kehitys voi involuutiassa jatkua sisäisesti yhä komplisoidummaksi järjestelmäksi. Tamminen viittaa Geertsin ja Goldenweiseriin (Tamminen 1994, ss. 157-8) ja tulkitsee, että involuutiassa ei irtaannuta kulttuurin keskeisimmästä struktuurista, luonnon prosesseista; näitä reunaehtoja ei sen sijaan edistykseen pyrkivä evoluutio ota huomioon. Tässä katsannossa näkemys Lampisen mainitsemasta luutumuksesta on tulkittava evolutiiviseksi näkemykseksi.

Hämeenlinnassa valtatie uuden linjan tarvetta ja edellytyksiä on tutkittu kaupunkiseudun tie- ja katuverkkoa tai liikennejärjestelmää koskevissa suunnitelmissa ja vielä uudelleen erikseen. Kokonaan uusi väylä on osoittautunut liikenteellisesti ja taloudellisesti kannattamattomaksi.

Viimeisimmässä selvityksessä on nostettu Katumajärven alittava, noin kolme kilometriä pitkä tunneli nykyisen väylän parantamisen vaihtoehdoksi. Tarkastelussa jää varjoon nykyisen väylän vaiheittaisen parantamisen edut. Sen viimeiseksi parannusvaiheeksi suunnitellut täysimittaiset eritasoliittymät taivasta hipovine rampeineen eivät ole juuri kenenkään etujen mukaisia, mutta nostavat parantamisen hintaa kohtuuttomasti. Jos pitkä tunneli olisi ns. ainoa vaihtoehto, siihen ei varsinaisesti tarvitsisi varautua, koska sen vaatima aluetarve on vähäinen ja vaihtoehtoisesti se voidaan korvata kattamalla nykyisen väylän hankalimmiksi katsotut osat.

Liikkumisen tarkoitus on jatkuvasti muuttunut niin, että työn ja tuotannon osuus matkoista on vähentynyt ja vapaa-ajan liikkumisen lisääntynyt (Banister ja Berechman 2000, s. 86). Tällä on tietysti merkitystä arvioitaessa uuden investoinnin tarvetta työn ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Uusi väylä avaa tietysti aina mahdollisuuksia uuteen maankäyttöön sen varrella ja vaikutuspiirissä, mutta tätä voidaan harvoin pitää investoinnin perusteena, ellei seudun kehitys tällaista nimenomaan edellytä. Lahden Launeella tätä voidaan jopa pitää liian vähän huomiota saaneena uhkakuvana väylää vastustaneille asukkaille.

Vuosikymmeniä kestänyt kissanhännänveto niin Hämeenlinnassa kuin Lahdessakin on kuluttanut ihmisten hermoja ja suunnittelun voimavaroja, joita olisi voitu säästää ja käyttää toisin. Tiehallinnolle tilanne on tuonut helpotusta, kun katse on ollut kiinnittyneenä sivuun valtatie todellisista ongelmista. Ympäristön kannalta tilanne on pysynyt vakaana, kun voimien mittelö on tapahtunut paperilla. Mutta suunnittelun ongelmana on, että kiistely kiristää virkakunnan ja päätöksentekijöiden sekä maakuntien liittojen ja alueen kuntien välisiä suhteita. Hämeenlinnan tilanteessa on jotain patologista: ympäristön vaalimista ja nykyisen liikenneverkon hyödyntämistä koskevat tavoitteet ja tehdyt selvitykset eivät ole johtaneet nykyisen liikenneverkon kehittämispäätökseen, vaan on aina päädytty entiseen käsitykseen, että uusi tie on tarpeen. Lahdessa on samantapaisia piirteitä.

Asia pelkistyy ajatteluun, että kerran ”oikeaksi” nähty tarve on todellinen ja sen tyydyttämisen turvaava toiminta on aina perusteltua. Uudelle tielle on varattava tila nyt, kun se

vielä on mahdollista. Laajeneva maankäyttö tulisi muutoin estämään mahdollisuuden tämän yliaikaisen tavoitteen toteuttamiseen. Ajattelusta löytyy ripaus utopiaa. Kanta-Hämeen liiton ensimmäinen koko maakuntaa koskenut suunnitelma, runkokaava 1960-luvun loppupuolelta sisälsi pääsuuntaviivat alueen saattamiseksi uuteen moderniin tilaan. Se oli ehkä silloin sekä tavoite että myös uusi auvoisa tila, utopia. Liikenneverkon monet osat ovat toteutuneetkin, mutta valtatie 10:n uusi linja ei. Vertaus utopiaan tällaisessa yksittäisessä hankkeessa ei ole kovin hyvä, mutta patologiseksikin luonnehtimani sinnikkyys voisi saada osaselityksen tätä kautta. Muutoin vanha runkokaava on ollut aikansa lapsi ja vanhentunut, kun uudet suunnitelmat ovat korvanneet sen. Olisi erikoista, jos 40 vuotta vanhaa suunnitelmaa alettaisiin aidosti pitää vankkana suunnannäyttäjänä myös nykypolven tulevaisuudelle. Tällaista on eräissä liiton edustajien puheenvuoroissa kuultu. Runkokaava iloisine väreineen on kuitenkin pikemmin esteettinen ilmiö, taulu, jota voidaan arvostaa sen historiallisen olemuksen ja kauniin ilmiön vuoksi, ei enää nykypolven suunnan näyttäjänä.

6.3 Moottoritien kattaminen Hämeenlinnassa ja muita hankkeita

Hämeenlinnan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.4.2008 äänestyksen jälkeen sopimuksen, joka on tarkoitus tehdä kaupungin ja rakennusyhtiö NCC:n (Nordic Construction Company) kanssa kauppakeskuksen rakentamiseksi. Hämeenlinnan kaupunkiuutisten (23.4.2008, s.14) mukaan sopimukseen suostuminen perustui vasemmistoliiton valtuutetun tiivistettyyn perusteluun, jonka mukaan hän vanhana rakentajana arvostaa 150 miljoonan euron ulkopuolista sijoitusta Hämeenlinnaan. ”Kyllä sillä pitää olla vaikutusta”. Toisaalta hän ei rakasta ostosparatiiseja, vaan ne ovat hänen mielestään ahdistavia ja lisäävät yksityisautoilua. Hämeen Viikkouutisissa (25.4.2008, s. 10) on saman henkilön toteamus. ”On vastuutonta jättää ottamatta tällaista satsausta vastaan...jos homma ei kannata, en kannu huolta kapitalistin murheista.”

Kaupungin maksettavaksi tuleva hinta on suunnittelun alkaessa pääpiirteittäin määritelty niin, että se muodostuu aluetta ympäröivien siltojen ja katujen uusimisesta 10 miljoonalla eurolla (ennen niiden käyttöänsä päättymistä) ja siltojen ja katujen välisen alueen luovuttamisesta ilman korvausta rakennusyhtiölle. Myöhemmin kustannusjakoa lienee hiukan tarkennettu, mutta jaon periaate on pysynyt entisellään. Moottoritien päälle tulevan noin 30 000 kerrosneliömetrin suuruisen kauppakeskuksen lisäksi alueelle, moottoritien viereen samalla sopimuksella tulisi noin 20 000 kerrosneliömetriä asuinkerrostaloja. Lisäksi alueen pohjoispuolelle on alettu rakentaa 720 autopaikan pysäköintilaitosta, bruttoalaltaan 19 000 m².

Kauppakeskukset ovat olleet luomassa uusia kaupunkitiloja kuluttajille. Ulkopuolelta enemmän tai vähemmän rajattuun, pääasiassa sisätilaan luodaan uusi ympäristö, uusi pikukaupunki, joka tarjoaa asiakkaalle monipuolisia palveluja ostamisesta ja ruokailusta erilaiseen viihteeseen ja viihtymiseen. Utopioiden luominen osoittaa sosiaalista mielikuvitusta, ja unelmat voivat materialisoitua historian eri vaiheissa (Tamminen, 1994, s. 49).

Hämeenlinnassa tilanne on pulmallinen, jos kauppakeskus sijoitetaan nykyisen keskustan viereen moottoritien päälle. Kauppakeskus olisi yhtä suuri kuin keskustan kävelykadun

varrella olevan neljän korttelin liiketila yhteensä. Se sijaitsisi juuri niin etäällä nykyisestä ydinkeskustasta, että sitä voidaan pitää keskustaan nähden irrallisena. Moottoritien päälle rakentaminen tuo lisäkustannuksia ja nostaa hankkeen Hämeenlinnan arvokkaiden historiallisten ympäristöjen syliin (vrt. Bengs, Historic towns). Meluhaittana ja toiminnallisena esteenä pidetyn moottoritien lisäksi saataisiin maisemallinen ja kulttuurihistoriallinen haitta.

Näiden pulmien kanssa suunnittelu on paininut ja pyrkinyt ratkaisemaan niitä, mutta myös selittämään ongelmia olemattomiin. Olen ollut mukana alueen suunnittelun eri vaiheissa, mikä tekee minusta jollain lailla osallisen tähän, samoin kuin poikittaista uutta valtatielinjausta koskevaan asiaan. Pysin kuitenkin esittämään näkökohtia, jotka työssä on sivuutettu tai jotka ovat vääntyneet erilaiseen asentoon, kuin se, josta niitä mielestäni pitäisi tarkastella. Tilannetta voi luonnehtia niinkin, että moottoritien kattaminen on diskurssi, jonka kautta sosiaalinen todellisuus ja kanssakäyminen rakentuvat. Tämä diskurssi on vahva, koska kaupungin päätöksentekokoneisto on sen takana. Diskurssin tutkimisen, diskurssianalyysin tehtävänä ei ole objektiivisten faktojen, erilaisten lainalaisuuksien tai syy- seuraussuhteiden jäljittäminen (Jokinen et. al. 2002, ss. 40-41).

Yhtenä lähtökohtana moottoritien kattamiselle olivat moottoritien melusta ja esteestä aiheutuvien haittojen poistaminen tai vähentäminen. Moottoritien nykyinen liikenne keskustan kohdalla on suuruusluokaltaan puolta pienempi kuin keskustan pohjois- ja eteläpuolella. Suhde on muuttumassa mm. pohjoisessa sijaitsevan Tiirion kauppakeskuksen aiheuttaman liikenteen takia, mikä on myös nostanut keskustan pohjoispuolisen moottoritien liikenteen määrän eteläpuolista suuremmaksi. Kuitenkaan esimerkiksi valtakunnallisessa liikennemelua koskevassa inventoinnissa Hämeenlinnan keskusta ei ole mukana, koska sillä kohtaa liikenne jää alle 16 000 ajoneuvoa/vrk, jota on pidetty tarkastelun rajana. Muualla moottoritien liikenne ylittää tämän. Tunnelin melua torjuvaa vaikutusta vähentää se, että tunneli on lyhyempi kuin keskustan läntinen sivu. Suuaukkojen kohdalla melun määrä kasvaa, mikä lisää meluhaittaa tunnelin pohjois- ja eteläpuolella. Melun torjunta ei kuitenkaan ole asiassa keskeistä ja pelkästään se voitaisiin hoitaa helpoiten alentamalla nopeuksia keskustan kohdalla.

Moottoritien kattamisella on haluttu yhdistää moottoritien nyt erottamia kaupunginosia. Kaupungin historiallinen tausta ei tue tätä ajatusta. Moottoritien paikalla on ollut alava ja vetinen paikka, joka on jakanut kaupunkia ja kuulunut maisemallisena osana sen historiaan ja nykyisyyteen. Kaupungin eri osia ovat ennen moottoritietä yhdistäneet ns. kuivat sillat ja moottoritien rakentamisen jälkeen sitä ylittävät sillat. Niiden penkereiden takia on silloille johtavia katuja nostettu. Se on vaikuttanut niin, että muutamat rakennukset katu- jen varressa näyttävät nyt olevan liian matalalla. Hankkeen yhteydessä siltoja jouduttai- siin kohottamaan vielä lisää. Moottoritien katteen kohdalla, sen länsipuolella sijaitsevat Suomen kasarmit, joiden alueella ulkopuolisten liikkumista on rajoitettu. Länsipuolella pohjoisessa kulmassa sijaitsevan vanhan hautausmaan reuna pitäisi pengertää kadun nos- tamisen takia, mikä hankaloittaa lännestä suuntautuvan kevyen liikenteen pääakselin käyttöä ja on hautausmaan muinaismuistostatuksen kannalta arveluttavaa. Varsinaiset moottoritien länsipuoliset kaupunginosat sijaitsevat kasarmialueiden ja hautausmaan ta- kana. Uusi hanke katkaisee niiden ja keskustan välisen, osin säilyneen historiallisen mai-

sematilan.

Hämeenlinnan erikoistavarakauppa on keskittynyt kävelykatujen kortteleihin ja niiden ympäristöön. Uusi hanke sisältäisi pääasiassa erikoistavarakauppaa. Hankkeen suunnittelun aikana on tehty erilaisia kaupallisia selvityksiä kaupan nykyisistä tiloista ja ostovomavirtauksista sekä ennustettu kaupan tilatarpeen kasvua. Laskelma perustuu oletukseen väkiluvun ja kulutuskysynnän jatkuvasta kasvusta. Keskustan osa-alueeksi näissä tarkasteluissa oli rajattu varsin laaja, nykyisen keskustan ruutukaavan, asemanseudun, Keinusaaren ja Kantolan pohjoisosan käsittävät alueet sekä rautatien itäpuolella sijaitsevan ja aluekeskuksena toimivan Hätilän kaupalliset alueet. Näille arvioitu kaupallisen liiketilan lisätarve vuoteen 2020 mennessä tyydytettäisiin yhdellä kertaa ja yhdessä paikassa, moottoritien päällä. Tällainen toteutustapa ja mitoitus tulevat sekoittamaan alan kiinteistömarkkinat ja rikkomaan nykyisen kaupallisen rakenteen. Heijastusvaikutukset ulottuisivat myös koko kaupunkiseudulle ja heikentäisivät pienempiä keskuksia ja niissä kaupallisten yritysten toimintaedellytyksiä.

Kaupunki oli tehnyt rakennusliike NCC:n kanssa sopimuksen moottoritien kattamisen suunnittelusta ja toteuttamisesta jo prosessin alkuvaiheessa. Hämeenlinnan kaupunginvaltuuston 21.4.2008 hyväksymä sopimus sitoisi molempia osapuolia, kun asemakaava saisi lainvoiman ja yhtiö allekirjoittaisi sopimuksen. Maankäyttö- ja rakennuslain uudet säännökset (13.3.2003/222) sallivat sopimusten teon, mutta niissä ei kuitenkaan voida sitovasti sopia kaavojen sisällöstä. Alkuvaiheessa voidaan sopia kaavoituksen käynnistämisestä ja tehdä itse maankäyttösopimus kaavaluonnoksen tai ehdotuksen oltua julkisesti nähtävillä. Tässä asiassa on sovittu kyllä kaavoituksen käynnistämisestä, mutta samalla oli suljettu muut vaihtoehdot pois, mikä ei liene ollut lainsäätäjän tarkoitus. Myöhemmin kaupunginvaltuusto on hyväksynyt varsinaisen sopimuksen, huolimatta kaavaan kohdistuvasta kritiikistä.

Keväällä 2008 kaupunginvaltuusto hyväksyi asemakaavan, vaikka siitä oli 800 henkilön allekirjoittama muistutus. Päätöksestä valitti hallinto-oikeuteen 80 henkilöä. Hallinto-oikeus hylkäsi valituksen. Osa hallinto-oikeuteen valittaneista valitti edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Myös se pysytti valtuuston päätöksen voimassa. Kovakorvaisuus kansalaismielipiteelle niin tässä kuin Lahden eteläisen kehätien suunnittelussa karsii muistuttajia valittajina, mutta tuskin lisää luottamusta päätöksentekoon. Hämeenlinnan keskeiselle paikalle suunniteltu perinpohjainen ja laajalle vaikuttava muutos edustaa ylhäältä alas suuntautuvaa suunnittelutapaa, jossa julkinen hallinto ja yksityinen yritys ovat läheisessä yhteistyössä alusta pitäen. Asian merkittävyyden olisi päinvastoin pitänyt houkuttaa suunnittelussa syvälliseen ja laajaan vuorovaikutukseen eri osapuolten kanssa, jotta kaikki ratkaisumallit olisi voitu arvioida perusteellisesti ja hyödyntää kaikkea saatavissa olevaa asiantuntemusta.

Ensimmäisen sopimuksen perusteella järjestettiin suunnittelukilpailu kutsukilpailuna moottoritien kattamisesta ja siihen liittyvien alueiden käyttämisestä. Mukana oli viisi suunnitteluryhmää. Neljä niistä esitti kauppakeskuksen sijoittamista moottoritien ja keskustan väliselle alueelle, koska se silloin olisi ollut lähempänä keskustaa. Näillä neljällä oli työryhmässä kaupallinen asiantuntija. Viides ryhmä oli sijoittanut kauppakeskuksen

moottoritien päälle. Sillä ei ollut mukana kaupallista asiantuntijaa. Ehdotuksia vertailtaessa rakennusliikkeen edustaja ilmoitti, että kauppakeskus voidaan sijoittaa vain moottoritien päälle, koska se on mahdollista rakentaa kerralla. Asuntoja ei vaiheittaisen toteutuksen vuoksi, eikä turvallisuussyistäkään voida moottoritien päälle sijoittaa. Voittajaksi valikoitui tämä ehdotus, jolla ei ollut kaupallista asiantuntijaa ja joka oli ainoa, jonka rakennusliike saattoi hyväksyä. Jos valintaperuste oli näin keskeinen, se olisi tietysti pitänyt käsitellä ennen kilpailun pitämistä, harkita tilannetta ja mahdollisesti laajentaa kilpailualueita tai ainakin ilmoittaa se kilpailuohjelmassa.

Menettely oli suoraviivaista ja se tähtäsi toteuttamiseen. Kaupungin kehityksen kannalta hankalaksi asian teki se, että ilman sopimusmenettelyä olisi ollut tutkittavissa sellaiset vaihtoehdot, joissa nykyisen tilanteen vaihteellinen parantaminen ja olemassa olevien rakenteiden hyödyntäminen olisi ollut mahdollista. Tällaista vaihtoehtoa tarjottiin sekä virkamiesvalmistelussa, poliittisessa keskustelussa että kansalaisten puheenvuoroissa. Myöhempien selvitysten valossa ja pääsuunnitelman laadinnan sivutuotteena on toisenkinlainen vaihtoehto käynyt ilmi, mutta se ei ole enää siinä vaiheessa merkinnyt mitään. Alkuvaiheen hypoteesit vaihtoehtoista jäivät moottoritien kattamisen luoman tarinallisen voiman (vrt. Aaltonen ja Heikkilä 2003 ja Aro 1999) ja ennalta valitun diskurssin varjoon (Jokinen et al. 2002). Moottoritien kattaminen oli varsinainen tavoite, jota perusteltiin keskustan kehittämisen nimissä.

Hankkeen toteuttajana olevan rakennusliikkeen kannalta keskustan kehittämisen ongelmat eivät ole kovin tärkeitä. Hankkeen sijoittuminen keskustan tuntumaan pitää huolen siitä, että laajat asiakasvirrat ovat valmiina olemassa. Kun hanke on riittävän suuri, siis nykyisen kaupallisen ydinkeskustan kokoinen, sillä on tarpeellinen vetovoima kaapata sen asiakasvirrat käyttöönsä. Toimiiko uusi kauppakeskus osana nykyistä keskustaa on toissijaista, jos asiakkaat vain saadaan käännettyä uuteen kauppakeskukseen. Ja miksei saataisi, kun pysäköintitilaa järjestetään kerralla riittävästi ja tarjolla on uusi kokonaisuus uusine liikkeineen. Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö rakennuttaa moottoritien ja Kaivokadun väliin, hankkeen pohjoispuolelle 720 autopaikan, bruttoalaltaan 19 000 m²:n suuruisen pysäköintilaitoksen, joka näyttäisi sopivan varsin hyvin myös kauppakeskusten tarpeisiin sen omien pysäköintitilojen lisäksi.

Tietysti vanha keskusta käy puolustautumaan. Osa sen liikkeistä muuttaa uuteen keskustaan tai perustaa sinne sivupisteen. Käynnistetään pieniä tai suuria investointeja, joilla keskustan nykyisiä tiloja modernisoidaan ja ehkä katsotaan välttämättömäksi laajentaakin ylitarjonnasta huolimatta, ja pysäköintipaikkojen määrää lisätään. Liiketilojen vuokrat halpenevat ja kaupan kirjo vanhassa keskustassa muuttuu. Saattaa kestää pitkään, ennen kuin tasapainotila vanhan keskustan ja uuden kauppakeskuksen välillä saavutetaan. Tällaiseen sekavuuden tilaan voi joku yksityinen taho pyrkiäkin, mutta julkishallinnon tehtävä se ei ole. Päinvastoin, julkishallinnon tehtävänä on säädellä asioita niin, että kokonaisuuden kannalta ratkaisut ovat ”parhaita” mahdollisia ja investoinneilla on myönteisiä heijastusvaikutuksia. Mutta jos taustalla on Loganin ja Molotchin kuvaama (1982) kasvukoneajattelu ja julkisen ja yksityisen epävirallinen yhteys on ns. kasvukonekoalitio, vinoutuu eri toimijoiden rooli. Tällöin mikä tahansa investointi saatetaan nähdä tärkeäksi sen heijastusvaikutusten ristiriitaisuudesta riippumatta. Tähän suuntaan viittaavat kau-

punginvaltuustossa aikaisemmin mainitut perustelut, vaikkei puhuja välttämättä ole kasvukonekoalition jäsen tai tästä käsitteestä tietoinenkaan.

Kaupunki on moottoritien kattamishankkeen suunnittelussa toiminut ikään kuin kysymys olisi yksittäisestä projektista, jonka toteuttaja on ollut hyvä kytkeä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa mukaan. Kuitenkin kyse on laajemmasta kaupunkirakenteellisesta kysymyksestä, jossa pohdinta olisi ollut tarpeen ja hyödyllistä ilman vaihtoehtojen tarkastelua estävää toteuttajatahoa. Mistä syystä tällainen laajempi näkemys on supistettu tai supistunut yksittäiseksi projektiksi? Sopimuksen mukaan koko hankkeen toteuttaminen, johon kuuluu kauppakeskuksen lisäksi autokansien päälle sijoitettavia asuntoja ja mahdollista muuta toimintaa, pitäisi tapahtua kymmenen vuoden aikana. Jos toteuttajaosapuoli ei asemakaavan valmistumisen jälkeen ryhtyisikään toteuttamaan sopimusta, tilanne ei normalisoituisi, vaan sille ryhdyttäisiin etsimään uutta toteuttajaa tai odottamaan parempia aikoja. Hanke roikkuisi kuin Damokleen miekka keskustan länsiosan yllä. Keväällä 2011 ovat molemmat osapuolet päättäneet ryhtyä hankkeeseen.

Kaupunginjohtajan käsitystä hankkeen mitoituksen oikeellisuudesta kuvaa hänen lausumansa (Hämeenlinnan Viikkouutiset 25.4.2008, s. 10): ”Tätä logiikkaa en ymmärrä, kun rakennuksen sanotaan olevan kolossi moottoritien päällä, mutta se voitaisiin sijoittaa vaikka etelärannalle. Siellä vastaava tila ei olisikaan kolossi”. Tässä ilmenee, ettei käytettävissä oleva tieto ole vaikuttanut kaupunginjohtajan käsitykseen. Jos hanke on liian suuri, ja esiintyy sellaisena moottoritien päällä, koska se on toteuttajan käsitys riittävästä rakentamismäärästä, jotta moottoritien kattaminen on kannattavaa, niin eihän vaihtoehtona tarvitse olla ylisuuri rakentaminen muualla, vaan hankkeen toteuttaminen keskustan liiketilatarpeen mukaisena ja vaikka vaiheittain. Kyse ei myöskään ole etelärannasta vaan keskustan eteläreunasta; vesistö jää tutkittavista vaihtoehdoista riippumatta melko etäälle.

Kymmenen vuoden pituinen toteutusaika yhdelle yritykselle varattuna sisältää riskejä jo pelkästään pituutensa takia. Toteuttamisajalla on merkitystä alueella, joka on keskellä historiallista kaupunkia, pääliikennevirtojen varressa ja päällä sekä ruutukaavakeskustan laidassa. Moottoritien kattamishankkeen kymmenen vuotta voi suhdanteista riippuvista seikoista johtuen pidentyä, jolloin keskeneräisyys on asukkaiden edessä pysyvän tuntuisena asiana. Mm. Tukholman citysaneeraus, jonka tavoitteet perustuivat yltiömodernistiin ajatuksiin suuren pikkukaupungin muuttamisesta pieneksi suurkaupungiksi, kesti 30 vuotta ja päättyi asukkaiden kyllästymiseen kaupunkinsa jatkuvaan keskeneräisyyteen (mm. Sidenbladh, 1985). Hämeenlinna ja sen kaupunkiseutu ovat kaupunkitalouden näkökulmasta pieni yksikkö, jossa harvoin sisäsyntyinen agglomeraatiokehitys on mahdollista. Tämä tarkoittaa, että erilaiset suhdannevaihtelut vaikuttavat pieneen yksikköön huomattavasti voimakkaammin kuin suuriin. Lisäksi Hämeenlinnassa on moottoritien kattamisen yhteydessä tutkittu rakentamisen laajentamista katteen pohjoispuolelle moottoritien varteen ja päällekin. Samaan aikaan on käynnissä keskustan eteläosan muutoksen suunnittelu, joka toteutuessaan tulisi laajentamaan keskeneräistä aluetta ja pidentämään keskeneräisyyden aikaa. Ruutukaavakeskustan länsi- ja eteläreuna tulisivat olemaan nykyisen aikuisväestön eliniän ajan muutoksen kohteena, jolloin vertaus Tukholmaan on varsin todellinen. Hämeenlinnan keskusta uudistettiin sotien jälkeisinä vuosikymmeninä lähes totaalisesti vastaamaan tulevaisuuden haasteita ja nyt avattaisiin samanlainen pro-

jekti uudelleen. Toimivampi ja todellinen keskustan ominaisuuksia ja kilpailuedellytyksiä parantava vaihtoehto olisi tiivistää ja lisätä kaupan tiloja kävelykadun varren kortteleissa. Niistä neljästä vasta yksi on muuttunut tähän suuntaan, joten kehittämisen mahdollisuuksia on vielä runsaasti käyttämättä.

Avoimet tai kutsumenettelyyn perustuvat arkkitehtikilpailut, joita keskustan länsi- ja eteläreunalla on käytetty, ovat vaikea instrumentti hyödynnettäväksi. Palkintolautakunta määrittelee kilpailun suuntaviivat eli tyylilajin tai genren. Tämän jälkeen palkintolautakunta saa mitä tilaa. Jos joku poikkeaa tyylilajista, ehdotus todennäköisesti hylätään. Kilpailuja perustellaan usein vaihtoehtojen ja uusien näkökulmien hankkimisella jatkosuunnittelun pohjaksi, mutta samalla liikkumavara rajataan tarkasti. Kilpailun osanottajat ovat usein Hämeenlinnaa suuremmista kaupungeista, jolloin ehdotusten ylitytöisyys ei vaivaa kilpailijoiden mieltä. Arvosteluun vaikuttaa keskeisesti ehdotusten ilmeisen ammatillinen laatu. Mitä lähempänä talosuunnittelua ollaan, sitä tärkeämpää ehdotusten laatutaso onkin. Aluesuunnittelussa asia mutkistuu, jos hyvällä ilmeisellä esitetään vaikeasti toteutettavissa oleva, paikallisesti jopa mahdoton lopputulos ja hyviä toiminnallisia ratkaisuja sisältäneet, mutta luonnosmaisesti esitetyt ratkaisut päätyvät arvosteluasteikon alaluokkiin huonon ilmeisensä takia.

Hämeenlinnaa pidetään asukasluvultaan kasvavana kaupunkina. Näinhän asia on ollut ja voidaan otaksua kehityksen jatkuvankin samantapaisena. Mutta kuuluuko Hämeenlinna Helsingin metropolialueeseen? Onko tämä otaksuna saanut aikaan jonkinlaista ”vauhtisokeutta”, jossa todelliset kasvuluvut niihin liittyvine tulevaisuutta koskevine epävarmuuksineen hämärtyvät pääkaupunkiseudun ominaisuuksiin ja mahdollisuuksiin? Hämeenlinnan hyviä sijaintitekijöitä yliarvostetaan. Kaupunkirakenteen tiivistämiskeskustelu ja siinä esitetyt yleiset tavoitteet näyttävät tarjoavan perusteita hankkeille, joissa kaupungin edellytyksiä on liioiteltu. Mutta suurissakin metropoleissa on tapahtunut niin, että kaupunki on perääntynyt mittavista hankkeista, jos kansalaismielipide on sitä vastustanut. Näin on Karen Bowien (2009) mukaan tapahtunut esimerkiksi Pariisissa.

Zipfin lain mukaan kaupunkien on vaikeaa muuttaa sijaansa maan kaupunkien kokojärjestyksessä, vaikka mahdotonta se ei ole. Supistuvien kaupunkien kokemus (*shrinking cities*, esim. Hollander 2009 ja Robson 2011) kertoo suurista muutoksen uhkista mutta myös mahdollisuuksista. Kuntaliitosten tuoma kasvu ei merkitse todellista muutosta *rank-size-rule* -hypoteesiin kaupunkien keskinäisestä koosta ja sen suhteesta kaupunkitalouden luonteeseen (Peltonen 1982 ja Laakso & Loikkanen 2004). Kuntaliitokset ovat lisäksi HHT-vyöhykkeen määrittelemän muodon vastaisesti venyttäneet Hämeenlinnaa länteen ja varsinkin itään päin. Hämeenlinna on pieni tai keskikokoinen suomalainen kaupunki, joka joutuu mukautumaan voimakkaampiin talouden suhdannevaihteluihin kuin suuret ja varsinkin suurimmat kaupungit. Agglomeraatiokehitys sisäisine kasvuimpulsseineen on Helsingin kokoisissa kaupungeissa todellista ja Tampereellakin mahdollista.

Kysymystä kasvusta voi tarkastella myös edistyksen myytin kautta. Tamminen (1994) käsittelee edistysideologiaa symbolisena järjestelmänä, rinnakkaisena uskonnollisille ja poliittisille järjestelmille. Ihmisen suhde tulevaisuuteen on luonteeltaan symbolista, ja

kuva tulevaisuudesta on vaihdellut aikojen kuluessa. Uuden ajan alussa syntynyt utopistinen näkökulma merkitsi uutta symbolia, vaikka sitä voidaan pitää muunnelmana yleisemmällä tasolla olevasta myytistä. Tämä edistysmyytti on 1900-luvulle tultaessa pelkistynyt taloudelliseksi kasvuksi, eli prosessista on kuoriutunut esiin materialistisen edistysmyytin varsinainen ydin (Tamminen 1994, ss. 144-160). Tässä tapauksessa suunnittelu on valjastunut puhtaasti joidenkin yksittäisten etujen ajamiseen, mutta tilanteen halutaan näyttävän kaupunkilaisten kannalta yleisenä, kaikkia koskevana etuna. Näinhän suunnittelun suuret kertomukset usein on kuvattu ja haluttu ymmärtää.

Moottoritien kattamishanketta voidaan verrata blueprint suunnitteluun, jos hanketta arvioidaan kaupunkisuunnittelun viitekehyksessä (Taylor, 2003, ss. 44-45). Koko keskustaluon ja sen lähiympäristön kaupallinen kehitys vuosikymmenten ajalta pyritään toteuttamaan yhdellä, tarkasti suunnitellulla hankkeella ja kerralla ja vielä niin, että nykyinen keskusta jää sivuun hankkeesta. Kyse ei olekaan kaupunkisuunnittelusta vaan talosuunnittelusta.

Hankkeessa ilmenee myös jo aikaisemmin mainittu suunnittelijoiden vaikeus erottaa tosiasiat omista arvostuksistaan tai hyvinä pitämistään asioista ja tavoitteista (Taylor, 2003, s. 43). On hyvä yhdistää kaupunginosia, jos ne siihen soveltuvat. On hyvä rakentaa vastapainoa peltomarketeille, mutta ei tietenkään niin, että keskusta jää vastapainon murskaamaksi. On hyvä edistää kevyen ja joukkoliikenteen asemaa, mutta ei niin, että luodaan yhteen tärkeimpään ajoneuvoliikenteen solmuun lisää liikenneongelmia. On hyvä viimeistellä asemakaavaa pitkälle menevillä ympäristöohjeilla, mutta pyrkimys epäonnistuu, kun kaikkein kauneinkin hanke on uhka historialliselle maisemalle (vrt Bengs, Historic town). On hyvä luoda uusia torialueita ja kävelyakseleita, mutta ne eivät saa olla sivussa keskustan nykyisistä painopisteistä. Hämeenlinnassa on vanhastaan neljä toria, joista vain yksi on torikäytössä. Toisella sijaitsee linja-autoasema, kaksi muuta ovat puistoina, joista toisen keskellä on rakennus. Moottoritien kattamishankkeeseen sisältyy kaksi uutta toria.

Tammisen (1994) esittämä ajatus evolutiivisesta involutiiviseen kehityssuuntaan siirtymisestä voi tuntua liian uudelta, ja sitä on vaikea saada edes keskusteluun. Tietenkään Hämeenlinnassa yksin ei ole realistista esittää taloudellisesta kasvusta luopumisesta taloudellisesta kasvusta ja näin asettua muuta maailmaa vastaan. Sen sijaan voisi olla mahdollista arvioida, mitä siirtyminen evoluutiosta involuution merkitsisi ja millaisia vaikutuksia siihen sopeutumisella olisi. Suomihan kuuluu maihin, joissa ekologinen jalanjälki on suurimpia maailmassa, joten perusteita suunnan muutokselle olisi. Adaptaatiassa korostuisi paikallisuus. Hämeenlinnan sijaintiin HHT-vyöhykkeellä ja Helsingin metropolialueen reunalla voisi suhtautua nykyistä rauhallisemmin. Ainakin Suomessa olisi mahdollista profiloitua hyvinkin nopeasti ja saada uudella asenteella myönteistä julkisuutta, moottoritien kattamissuunnitelmalla on myös haluttu tavoitella.

Christopher G. Boone ja Ali Modarres ovat esittäneet kestävän kaupunkikehityksen ja tulevaisuuden seitsemän teesiä (Boone ja Modarres 2006, ss. 185-188):

Ole terävä ja hoksaavainen
Rakenna kaupunkia ihmisten ei autojen ympärille

Ole varovainen olevien kaupunkien ja esikaupunkien suunnittelussa
 Älä siirrä kustannuksia tuleville sukupolville
 Käsitä terveys laajasti
 Kehitä oikeudenmukaisuutta ja tasa-arvoa
 Tutki menneisyydestä ja muualta esimerkkejä elävistä ja ihmisen mittaisista kaupungeista

Hämeenlinnalla on edellytyksiä ja perinteitä näiden periaatteiden soveltamiseen ja käyttöön ottamiseen. Hämeenlinnahan on sisämaan vanhin kaupunki ja sen voi ajatella saavuttaneen kehityksessään tietyn tasaisuuden ja saturaation vaiheen, josta matka kohti involutiivista kehitystä voisi alkaa. Toinen, vastakkainen näkökulma rakentuu Norbert Eliaksen (1997) esittämään ajatukseen vajoavista kansakunnista ja yhteisöistä. Hämeenlinnalle on sen varhaisemman historian valossa ollut tarjolla nykyistä merkittävämpi rooli Suomen kaupunkien järjestelmässä, jopa pääkaupungin asemasta lähtien. Kuitenkin kaupungin kehitys on viime vuosikymmenten kasvusta huolimatta ollut Eliaksen tarkoittamaa suhteellista vajoamista. Sen tunnustaminen ei ole kaupungin eliitille helppoa ja siihen tarvitaan aikaa. Hämeenlinnassa ehkä risteävät vanhan ja syvän historian luoma illuusio ja nykyajan uuden Hämeenlinnan kehitys.

Nykyisiä keskustaan liittyviä hankkeita voisi siis pitää näiden menneiden kehitysmahdollisuuksien nykypäivään kantamina mittakaavavirheinä. Hankkeista löytyy myös yhtymäkohtia voimakkaan uudistamisen ja modernisaation suuntaan, ja siihen on liitetty kansalaisista piittaamaton päätöksenteko. Kuitenkin, jos ajatellaan saturaatiota ja involuution mahdollisuutta, moottoritien vartta voidaan kuvata seuraavasti. Alueen nykyilme on lehtevä suurten puiden ja puurivien ansiosta, vaikka sen kautta kulkee moottoritie. Tie liittymineen edustaa suomalaista moottoriteiden rakentamisen alkuvaiheen ajattelua, jossa tilan käyttö on ollut säästeliästä. Moottoritien varressa on pysäköintiä, mikä on moottoritien varteen sinänsä sovelias käyttö. Aluetta voidaan perustellusti pitää myös valmiina kaupunkiympäristönä, josta puuttuu vain siltapenkereitten käsittely puurivi-istutuksin tai muin vähäisin toimenpitein, jolloin alue tulisi viimeistellyksi. Moottoritien ajonopeuksia voitaisiin alentaa ja muuttaa tietä katumaiseen suuntaan liikenteen välityskyvyn kärsimättä. Keskustan kaupallisen kehittämisen tarpeet tyydytettäisiin itse keskustassa ja sen reunassa olevien nykyisten kaupallisten rakenteiden tuntumassa.

6.4 Tiivistelmää johtopäätöksistä ja ajatuksia Hämeenlinnan vaihtoehtoisista tulevaisuuksista

HHT-vyöhykkeen idean voi tulkita osaksi metropolivastaista aatevirtausta. Paradoksaalisesti hanke on kääntynyt osaksi metropolialuetta. Tavoitteena on ollut metropolin kasvun tai kasvupaineen hillitseminen ja suuntaaminen muualle. Vähemmälle pohdinnalle jäävät ne ongelmat, joita tavoiteltua kasvua saaville osille sen sivutuotteena aiheutuisi. Helsingillä on vanha tulkinta, että pääradan varsi on jo 1900-luvun alussa näyttäytynyt keskeisenä aluerakenteellisenä elementtinä, kun taas Helsingin kehittämisessä on ollut keskeistä määrällinen kasvu (Vuolanto 2007). Kun kiinnostus kasvun jakamiseen on muuallakin virinnyt, ovat vyöhykkeet pidentyneet ja mukaan on tullut muiden ratojen ja pääteiden varsia ja niissä sijaitsevia taajamia ja kaupunkeja. Pääväylien väliset alueet ovat vanhas-

taan jääneet vähemmälle rakentamiselle ja ne tarjoavat autoistumisen lisääntyessä tilaa kaupunkirakenteen suunnittelemattomalle laajentumiselle, sprawlille. Hajaantuminen voi siis suuntautua väylien varsille tai se saattaa levitä eri suuntiin tasaisemmin. Nämä kehityskulut käyvät sitten kilpaa keskenään. Ratojen varsille sijoittuva rakenne vanhoihin tai uusiin yhdyskuntiin on sukua puutarhakaupunkiaatteelle. Helsingin roolin voimistuessa alkaa tärkeälle sijalle nousta rannikko, jota on pidetty laadullisen kasvun suuntana. Nyt Helsingissä on oireita suunnata sekä laadullinen että määrällinen kasvu rannikolle (Vuolanto 2007).

OECD:n raportissa (OECD 2001-3) määritelty Helsingin metropolialueen koko ei kalpele suurempienkaan metropolialueiden koolle. Aukkaita vain on vähemmän, tietenkin täällä pystytään matkustamaan samanlaisia matkoja kuin muuallakin maailmassa. Matkanteko voi olla nopeampakin, kun ruuhkia on vähemmän. Mutta onko kaikki tämä tarpeen? Metropolialueen määrittelyä muuntelemalla sitä saadaan laajennettua tai supistettua. Jos sukkulointi lasketaan 3 %:iin, saadaan 120 km:n säde Helsingin ympärille (Viren, 2007). Aito ulompi työssäkäyntialue edellyttää kuitenkin yli 12 %:n sukkulointia (Siirilä, 1993) ja sisemmän työssäkäyntialueen rajana on 40 %:n sukkulointi. Virenin tarkastelussa 10 %:n sukkulointi ulottuu 70 - 80 km:n etäisyydelle Helsingistä. Ajatus laajasta metropolialueesta ei ole kovin uskottava. Mielikuva metafysisistä abstraktioista ei ole kaukana, kun katsotaan OECD:n rajauksen ulommaisista reuna-alueita Päijät-Hämeen pohjoisosissa. Rajauksen perusteena on tilastotietojen saatavuus. Tällainen perustelu löytyy kaikille alueille kaikista pohjoismaista, joissa tilastotietojen kokoamisella ja hallinnoinnilla on pitkät perinteet. Taustalla ehkä kummiteleekin jo vanhentuneeksi tuomittu keskusverkko-ajattelu; maakuntien rajathan on piirretty kunkin keskuskaupungin vaikutusalueen mukaisiksi.

Etelä-Suomen maakuntien liittojen yhteistyö on tuonut esiin dilemman kehittämisen tasapuolisuudesta. Jotta yhteistyö eri osapuolten kesken sujuisi ja jatkuisi, mukaan on otettava ehkä enemmän ”kehittämiskäytäviä” kuin tarve vaatii. Aivan uusina hankkeina on esitetty rataverkkoa täydentävät yhteydet Jyväskylästä Lahteen ja viimeisimpänä Porista Forssan kautta Lohjalle (HeSa 6.10.2009, A 6). Perusteluna mm. viimeksi mainitulle on, että vahva tie- ja rautatieyhteys tukevat alueiden kehitystä, josta HHT-vyöhyke on hyvä esimerkki. Hämeen liiton alue on viime vuosina saanut aikaisempaa enemmän muuttovoittoa, mitä on pidetty HHT-vyöhykkeen kehittymisenä suunnitellulla tavalla. Tilastot kuitenkin kertovat, että muuttovoitto tulee enemmän lähialueilta kuin kauempaa. Työpaikkojen alueellistaminen Helsingistä 2000-luvulla on suosinut erityisesti Hämeenlinnaa ja vaikuttanut HHT-vyöhykkeen tavoitteiden suuntaan.

Yhden näkökulman vyöhykkeiden määrän lisääntymisen ja niiden koon kasvun tulkitsemiseen tarjoaa käsite kumulatiivinen radikalisoituminen (mm. Broszat 1966 ja Schleunes 1970). Yksi suunnitelma johtaa toiseen ja niin edelleen. Kun vyöhykkeisiin perustuva tapa nähdä yhdyskuntien tuleva kehitys ei ole saanut osakseen juurikaan kritiikkiä, ovat ensimmäiset suunnitelmat alkaneet muodostaa kasvualustaa kokonaiselle suunnitelmien joukolle. Kumulatiivisen radikalisoitumisen käsitettä on käytetty pohdittaessa Saksan fasisen järjestelmän toimintaa ja sen etenemistä yhä suurempiin mielettömyyksiin. Vyöhykkeiden suunnittelua ei missään tapauksessa pidä asiana verrata näihin kauheuk-

siin. Voisiko suunnittelussa laajemminkin ilmetä sellaisia piirteitä, joiden mukaan suunnitelma itsessään alkaa perustella olemassaoloaan ja johtaa sen varaan rakentuvaan jatko-suunnitteluun ilman kosketusta todellisuuteen?

Analogioiden kautta (Jacobson 1992) on mahdollista verrata samantapaisten ja -kokoisten alueitten tai kaupunkien kehitystä ja löytää niistä yhteisiä piirteitä. Jos toinen vertailukohdista sijaitsee ns. pidemmälle kehittyneessä maassa, voi takana tuleva hyödyntää toisen myönteisiä kehityspiirteitä ja välttää huonoja. Jos analogiakohde on eri kokoluokkaa, on vertailu tehtävä huolella mittakaavavirheiden välttämiseksi. Vaikuttaa siltä, että Kanta-Hämettä ja Hämeenlinnaa vaivaa analogian soveltamiseen liittyvä ongelma. Analogiakohteet on valittu liian suurilta paikkakunnilta, kuten seuraavassa esitettävät vertailut osoittavat. Kyse voikin olla enemmän jäljittelystä, mimiikasta kuin analogiasta.

Hämeenlinnan itäistä valtatieyhteyttä Katumajärven alitse voidaan verrata Helsingissä suunniteltuun keskustatunneliin, joka olisi 3,4 km pitkä (wikipedia). Helsingin tunnelin ajoneuvomääräksi ennakoitiin 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Sen alkuperäiset suunnitelmat merkitsivät 270 - 320 milj. euron investointeja, mutta hinta on noussut 475 - 545 milj. euroon, minkä lisäksi liittymät pysäköintihalleihin maksaisivat 50 miljoonaa euroa. Tunnelin suunnittelu on keskeytetty, eikä sitä ole tarkoitus rakentaa. Katumajärven alittavan tunnelin pituus olisi kolmisen kilometriä. Ajoneuvomääräksi v. 2030 on arvioitu 8 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja rakentamiskustannukset ovat 230 milj. euroa (tiehallinto). Suunnitelma on alustava, mutta kilpailee tasavertaisesti nykyisen valtatieparantamisvaihtoehdon kanssa toisessa toteuttamisvaiheessa.

Hämeenlinnan moottoritien kattamista voidaan verrata Helsingin Kampin keskukseen. Kampissa hankkeeseen on liittynyt kaukoliikenteen ja Espoon bussiterminaali, joista lähtee 1600 - 1700 vuoroa päivittäin. Hämeenlinnassa moottoritien kattamiseen liittyi alkuvaiheessa linja-autoaseman sijoittaminen hankkeen yhteyteen, mistä kuitenkin on luovuttu. Kampin keskuksessa on liiketilaa 37 000 m², toimistoja 12 500 m² ja asuntoja 6 000 m², em toimintoja yhteensä 55 500 m². Bruttoala on 135 000 m². Toteutusaika oli 4,5 vuotta (wikipedia). Kauppakeskus oli tuolloin Suomen neljänneksi suurin. Hämeenlinnan hankkeessa olisi liiketilaa noin 30 000 m² ja asuntoja noin 20 000 m², yhteensä noin 50 000 m². Lisäksi viereen rakennetaan 19 000 bruttom² pysäköintitilaa. Hämeenlinnan hankkeen toteutusajaksi on kaupungin ja toteuttajan kesken sovittu 10 vuotta. V. 2009 on Helsingissä otaksuttu, että Kampin kauppakeskuksen aikaansaaman kilpailutilanteen johdosta Aleksin ja Espan kiinteistöissä on käynnistynyt useita nykyaikaistamishankkeita kilpailukyvyyn säilyttämiseksi (HeSa 7.10.2009, s. A 10). Artikkelissa esitetään kysymys, onko kyse keskustan painopisteen paikasta, vai ovatko keskustan kaupan eri yksiköt samaa kokonaisuutta ja kilpailutilanteessa keskustan ulkopuolisten kauppakeskusten kanssa.

Kampin terminaali on yksi Euroopan vilkkaimmista terminaali-alueista, jonka läpi kulkee noin 200 000 ihmistä päivittäin. Terminaali liittyy suoraan aikaisemmin rakennettuun Kampin metroasemaan. Hankkeen toteuttanut rakennusyhtiö sai tontin käyttöönsä sillä ehdolla, että se rakentaa alueen valmiiksi veloituksetta sekä linja-autoasemat Espoon liikenteelle ja kaukoliikenteelle ja myös niiden ulkotilat. Hämeenlinnassa rakennusyhtiö

saisi tontin käyttöönsä ehdolla, että se rakentaa kauppakeskuksen ja asunnot niihin liittyvine tiloineen, joista osa palvelisi keskustan pysäköintiä. Hämeenlinnan kaupunki puolestaan rakentaisi omalla kustannuksellaan aluetta ympäröivät sillat ja kadut uudelleen noin 10 miljoonalla eurolla.

Kesällä 2010 Hämeenlinnassa nousi esille hanke uudenlaiseksi autokaupan keskuksiksi. Kysymys on 28 hehtaarin alueelle rakennettavasta 80 000 k-m²:n suuruisesta kahdeksan-kerroksisesta myymälärakennuksesta erilaisine auton huoltoon liittyvine osineen ja 3500 pysäköintipaikkoineen ja 1500 työpaikkoineen. Hanke maksaa 70 milj. euroa ja se on ainutlaatuinen koko Euroopassa. Kaupunginvaltuusto hyväksyi sitä koskevan aiesopimuksen ensimmäisessä käsittelyssä muutamalle sivulle mahtuvien perustelujen pohjalta kokouksessaan 6.9.2010.

Wolfsburgissa on maailman suurimpiin autonvalmistajiin kuuluvan Volkswagenin päämaja ja yhtiön rakennuttama Die Autostadt. Se on Hämeenlinnan hankkeeseen verrattuna hiukan pienemmällä, 25 ha:n alueella, josta osa on puistoa. Wolfsburgin hankkeessa on enemmän rakennuksia ja sen hinta ollut 430 milj. euroa. Kävijöitä siellä on vuosittain 1,2 miljoonaa (Wikipedia). Autokaupunkiin kuuluu mm. kaksi 60 m:n korkuista lasiseinäistä pyöreää varastotornia, joista autojen ostajat saavat hakea omansa. Ne on valmistettu vieressä sijaitsevassa tehtaassa ja kuljetettu maanalaisten käytävien kautta varastotorneihin. Hämeenlinnassa pyöreitten tornien sijalla on lasiseinäinen laatikkomainen rakennus, jossa myytäisiin useiden valmistajien automerkkejä.

Miten tällaisessa tilanteessa on mahdollista ja kovin suotavaakaan nostaa esiin kysymystä Hämeenlinnan vaihtoista tulevaisuuksista, kun asiat on viitoitettu vuosisadaksi eteenpäin? Taloudelliset suhdanteet tuovat kuitenkin mukanaan laskukausia ja taantumia, joita ei ole syytä pitää pelkästään kielteisinä asioina, koska niiden aikana asioita joudutaan pohtimaan uudelleen. Kondratievin pitkät syklit tulkitsevat tätä kehityspiirrettä. Hämeenlinnan ylisuuret hankkeet voidaan alkaneen laskusuhdanteen aikana revisioida, jos niin halutaan ja sitten voisi olla tilaa vaihtoehdoille.

Ajatusten ja suunnitelmien uudistaminen on mahdollista, jos näkökulmaa muutetaan ja organisaatioon mahdollisesti sisältyvät patologiset piirteet tunnistetaan. Näihin liittyvät kaksoissidokset eli puheiden ja toiminnan tiedostamattomat ristiriidat katkaistaan ja annetaan tilaa oman toiminnan uudelleen arviointiin (Mäntysalo ja Nyman 2001). Ilman näitä muutoksia kuljetaan samaa kehää seuraavan noususuhdanteen myötä; nostetaan ylisuuret hankkeet entisissä tai uusissa muodoissaan esiin ja jatketaan niiden käsittelyä ja tulokset voivat olla arvaamattomia.

Jos diskurssin muuttaminen onnistuu, voi reflektio, oppiminen omista onnistumisista ja virheistä käynnistyä. Jäljittely, oppiminen ja oman toiminnan reflektointi voi johtaa aikaisemmasta poikkeavaan analogioiden käyttöön. Analogioiden luova soveltaminen avaa tilaa asioihin perehtymiseen ja niiden suhteellistamiseen omaan kokoluokkaan ja käytettäviin resursseihin sopiviksi. Vertailu muiden kokemuksiin nostaa esille näköaloja aitoon yhteistyöhön niiden kanssa, joilla on ratkaistavana samantapaisia ongelmia. Vaarallisten suhteitten välttäminen voikin olla vaikeaa, koska monet kaupungit ja kunnat ovat tekemi-

sissä samojen, voimavaroja sitovien ja tukahduttavien ongelmien kanssa. Kuitenkin Hämeenlinna voisi olla osa monikeskuksista kaupunkiverkostoa. Silloin Hämeenlinna ja muut samanlaisessa tilanteessa olevat kaupungit etsisivät yhdessä toisiaan tukien uusia tulevaisuuden mahdollisuuksia. Se edellyttää paikallisuuden ja omien erityispiirteiden tunnistamista. Monikeskuksisuus merkitsee tällöin vastavoimaa yksikeskuksisuudelle sekä rakenteen hajoamiselle, sprawlille (ESPON 2006, ss. 3-4).

Diskurssin muuttamiseen kuuluisi myös metropolialue- ja vyöhykekäsitteiden tarkempi arviointi. Määrittelyt on tähän saakka tehty toiminnan ylätasolla, josta yksittäisten kuntien näkökulma on ollut sivussa. Aluksi eli 1980-lvun loppupuolella, jolloin elettiin nousukauden huippua, haluttiin Helsinkiin suuntautuva kasvu jakaa pääradan varren taajamiin. Sitten heräsivät muiden pääväylien suunnassa olevat seudut, mistä merkittävimpänä seuruksena on ollut uusi rata Lahteen. Suomen liittyminen EU:hun alkoi aluksi nostaa kaupunkien roolia talouden kentässä. Myöhemmin metropolialueiden merkitys on alkanut korostua, ja vyöhykkeet ovat katkeilleet ja myös kasvaneet sekä muuttuneet osaksi Helsingin metropolialuetta, jonka kasvu piti aluksi purkaa sen ulkopuolelle. Tällä yleisellä tasolla on viimeisten 20 vuoden aikana tehty niin monta määrittelyä, että vuoro olisi jo pienemmissä ja paikallisemmissa kysymyksissä. Tämä auttaisi myös Hämeen ja Päijät-Hämeen liittoja valtateitten 10 ja 12 uusien linjausten tarpeen pohdinnassa ja asukkaiden mielipiteiden ymmärtämisessä.

Christer Bengs on kahdessa kirjoituksessaan (Historic town ja paikallistalous) tarkastellut erilaisten hankkeiden sopivuutta historiallisten kaupunkien kaupunkikuvaan sekä kysymystä paikallistalouden merkityksestä ja toimivuudesta. Ensinnäkin suurten hankkeiden sijoittaminen vanhaan kaupunkiympäristöön on kaupungin visuaalisen muodon ja kaupunkikuvan kannalta ongelmallista. Hämeenlinnassa tämä koskee kauppakeskuksen sijoittamista historiallisen keskustan - sellainen Hämeenlinnassa monista uudistuksistaan huolimatta on - Suomen kasarmien ja vanhan hautausmaan väliin sekä mahdollisesti keskustan eteläreunan uutta rakentamista. Sijoittaminen muualle on ympäristön säilyttämisen ja kustannusten säästämisen kannalta helpompaa (Bengs, Historic town, s. 14). Toiseksi paikallistalouden kannalta olisi tärkeää, että hankkeet pidettäisiin sen kokoisina, että myös paikalliset yrittäjät voisivat kilpailla niistä. Paikallisten yritysten toiminnan kautta myönteiset heijastusvaikutukset paikallistalouteen ovat 2 - 4 kertaa suuremmat kuin jos yritys on muualta (Roseland ja Soots 2007, ss. 156-7/ Bengs 2010, ss. 128-9). Pienempiä hankkeina toteuttaminen olisi siis kaupunkikuvan, heijastusvaikutusten ja vaihteellisuuden kannalta parempi.

Hämeenlinna sai laajalti mainetta 1990-luvulla asukasyhteistyön pioneerina ja kehittäjänä. Toiminta kuitenkin laantui noususuhdanteen jalkoihin ja uusien toimijasukupolvien kiireisiin. Vuorovaikutuksesta loitontuminen on kummallistakin, koska asukasyhteistyöstä saadut kokemukset olivat myönteisiä ja lähensivät hallintoa ja asukkaita toisiinsa. Yksi syy voi löytyä päätöksentekijöiden piiriin levinneestä ajatuksesta edustuksellisen ”demokratian” ensisijaisuudesta, jonka ”laillista” asemaa suora demokratia alkoi uhata. Samaan aikaan alkoi 1990-luvun laman jälkeinen taloudellinen nousu ja kiinnostus hankekohtaiseen suunnitteluun lisääntyä. Se ei kaivannut monitahoista vuoropuhelua kansalaisten kanssa, vaan keskeisiä olivat sopimukset kaupungin ja hankkeiden toteuttajien kanssa.

Toisaalta edellytyksiä vuoropuheluun palaamiseen ja sen syventämiseen loi v. 2000 alusta voimaan tullut maankäyttö- ja rakennuslaki, jossa vuorovaikutteisuus nostettiin erääksi keskeiseksi suunnittelun osaksi. Hämeenlinnassa on aloitettava uudestaan yhteistyö asukkaiden kanssa, jotta realistinen ja vakaa tulevaisuuden rakentaminen mahdollistuu.

Irtaantuminen evolutiivisesta kasvuhakuisuudesta ei ole helppoa. Mutta jos uusi toiminta johtaa onnistumisiin, voidaan toiminnan kautta oppia lisää ja syventää ymmärrystä involuutiosta. Asukkaiden varovaisuus ja siihen liittyvä harkinta perustuu toisaalta haluun vaalia omaa asuin- ja elinympäristöä sekä pitää huolta verovarojen kohtalosta. Asukkailla saattaa olla yksityiskohtaisempaa tietoa oman lähiympäristönsä asioista kuin muutosta ajavilla. Asukkaiden huoli usein mitätöidään ns. NIMBY-ilmiöksi, jonka mukaan asukkaat eivät halua mitään omalle takapihalleen (*Not in my backyard*). Mm. Kati Räsänen (2003) on havainnut, että asiantuntijoiden tiedoissa on kapeutta ja kunnallisissa hallintokulttuureissa on puutteita, joiden vuoksi asukkaiden on syytä olla valppaina.

Jos asukkaat eivät omasta mielestään saa tyydyttävää tai luotettavaa palautetta, heidän epäilynsä kasvaa ja he voivat ryhtyä etsimään asiantuntijuutta muualta. Tai he voivat alkaa perehtyä aiheeseen niin, että heistä tulee asiantuntijoita, ns. vasta-asiantuntijoita, joilta luonnollisesti puuttuu vahva institutionaalinen rakenne ja valta. He ovat siis alistetusta asemasta haastamassa hallitsevan ekspertiisin. Toinen asukkaiden asiantuntijuuden muoto on keinotaitajuus, paikallisiin olosuhteisiin toimintaan ja traditioihin perustuva hiljainen tieto. Koska tämä tietämys on tieteellisen tiedon ulkopuolella, se on myös helpoin syrjäyttää (Räsänen 2003, ss. 45-46 ja 71-72/ mm. Saaristo 2000). Asiantuntijuuden välttämättömän edellytys on luottamus, ei pelkästään passiivinen, sosiaalisesti pakottunut, vaan aktiivinen; se nousee erityisesti vasta-asiantuntijuuden kautta. Asiantuntijuuteen liittyvät vielä julkisuus ja kommunikatiivisuus. Ne ovat vasta-asiantuntijuuden olemassaolon välttämättömiä edellytyksiä.

Vuorovaikutuksen onnistumiseen vaikuttaa keskeisesti myös hallintokulttuuri sekä yhteiskunta- ja demokratiakäsitys. Yhteiskuntakäsitys voi perustua konsensus-, konflikti- tai refleksiivisyysteoriaan. Konsensusteoriassa konflikteja pyritään välttämään ja päätöksenteko on pienen ryhmän ja asiantuntijoiden käsissä. Konfliktiteoria näkee konfliktit välttämättöminä eri yhteiskuntaryhmien välillä. Toinen osapuoli on auktoriteetti ja toinen alistetussa asemassa. Refleksiivisyysteoriassa teollinen modernisaatio johtaa väistämättä itsekritiikkiin ja standardien uudelleenmäärittelyyn. Maallikot alkavat ottaa selvää asioista, eikä ratkaisuja hyväksytä perustelematta tai esittäjän auktoriteetin tai asiantuntija-aseman vuoksi (Räsänen 2003, ss. 72-74/Kettunen 1998).

Demokratiakäsitykset syntyvät erilaisista yhteiskuntakäsityksistä ja selittävät erilaisten hallitsemistapojen merkitystä konfliktien synnyssä. Elitistisen demokratiateorian taustalla on konsensusteoreettinen yhteiskuntakäsitys, jolloin pieni eliitti tekee päätökset. Konfliktien nähdään johtuvan tiedon puutteesta, ymmärtämättömyydestä tai kielteisistä yksilöllisistä piirteistä. Valta voi olla myös pienellä eliitillä, joka keskittyy pitämään kiusalliset kysymykset piilossa, joten konfliktejakin syntyy harvemmin. Pluralistisessa demokratiateoriassa vaikuttaa säänneltyjen konfliktien yhteiskuntakäsitys. Kommunikatiivinen rationaalisuus perustuu reflektiivisyysteoriaan. Vallankäytön sijaan tulee tavoitteeksi avoi-

men keskustelun kautta saavutettava yhteisymmärrys. Jo pyrkiminen tähän edellyttää päätöksenteon rakenteen väljentämistä ja aitoa osallistumista (Räsänen 2003, ss.74-75/Kettunen 1998). Ja vaikkei yhteisymmärrystä saavutettaisikaan, voisi agonistinenkin lähestymistapa, jossa tunnistetaan konfliktit demokratiaan kuuluviksi, auttaa löytämään parempia ratkaisuja (mm. Mouffe 2000). Myöskään Elias (1997) ei pidä demokratiaa ristiriidattomana, mutta sen vallitessa asiat voidaan ratkoa avoimesti ja ilman väkivaltaa.

Hallintatavat kunnissa vaihtelevat. Kyse voi olla pluralistisesta tai korporatiivisesta hallintorakenteesta, jolloin konflikteja pyritään säätelemään tai valta on järjestöillä. Pomorakenteisessa ja poliittikorakenteisessa hallintotavassa valtaa käyttää eliitti. Hämeenlinnassa vallan paikka on kuluneen 20 vuoden jaksolla vaihdellut. Sitä edeltäneen tilanteen oli tehnyt poikkeukselliseksi 1970-luvulta alkanut ylimmän virkamiesjohdon ja poliittisen eliitin välinen ristiriita. Se toisaalta kulutti voimavaroja, mutta jätti erilaisille toimijoille vapaata tilaa. Päätöksenteossa vaikuttivat korporaatiot, kun eri työyhteisöistä nousi poliittisia voimaryhmiä käyttämään valtaa. 1990-lukua sävytti kansalaisyhteistyö, joka on 2000-luvulla vaihtunut johtavien virkamiesten ja luottamusmiesten muodostamaan valtakeskittymään; se lujittaa entisestään otettaan kunta- ja hallintouudistuksen avulla.

Asiantuntijoiden rooli keskittyvässä valtakentässä on ristiriitainen. Asiantuntijuus saattaa värittyä, jos asiantuntijat asettuvat jonkin yksittäisen ryhmän puolelle. Lojaalisuus eliittiä kohtaan vaikeuttaa kansalaisten ja asiantuntijoiden kohtaamista ja tekee vuorovaikutuksesta vaikeaa. Lojaalisuus kansalaisia kohtaan voi tuoda vaikeuksia toimia ristiriitatilanteissa, koska eliitti ei välttämättä enää luota asiantuntijoihinsa. Asiantuntijuus on mahdollista myös ostaa markkinoilta, mutta ongelmaksi muodostuu asiantuntijuuden kapealaisuus ja tapauskohtaisuus. Tilanne voi toiminnan myllerryksessä puristaa esiin narsismiin taipuvaisia henkilöitä, jotka ilman tunnontuskia ja kaksoisviestinnän sisäistäneinä pystyvät toimimaan epäselvässä ja kiinnepisteitä vailla vellovassa maailmassa ja tulokset ovat sattumanvaraisia. Taylorin mukaan (2003) tällaisissa tilanteissa suunnittelijalla on tärkeä rooli keskellä epäselvyyttä, johon hän toiminnallaan toisi rahtusen toivoa, ei niinkään luuloillaan kaiken kattavasta tietämyksestään kuin eri osapuolten näkemysten kuulijana, ymmärtäjänä ja sovittajana.

Hämeenlinna on verrattavissa Norbert Eliaksen (1997, s.334) tarkoittamaan vajoavaan yhdyskuntaan, jonka merkitys ja arvo vähenevät suhteessa muihin yhdyskuntiin, lähinnä muihin Etelä-Suomen suuriin kaupunkeihin. Hämeenlinna ei enää ole samalla tavalla talouden ja väestön keskus kuin 1800- ja 1900-luvulla (vrt. tämän tutkielman kohta 4 ”Suomen kaupunkien kehitys ja Hämeenlinna”). Pisimpään ovat pysyneet hallinnolliset rakenteet, joita valtion tehostamistoimin alketaan nyt karsia. Muutos uhkaa ennen kaikkea eliitin itsekunnioitusta ja ylpeyttä (Elias 1997, s. 335). Kestää pitkään, vajoavien valtioiden kohdalla usean sukupolven ajan, ennen kuin alentunut status ymmärretään ja uuden kuvan kehittyminen alkaa ja uusia mielekkäitä päämääriä aletaan etsiä (Elias 1997, ss. 335-6). Ennen sitä kokeillaan äärimmäisiäkin keinoja, epärealistisia, irrationaalisia, jopa pelkän mielikuvituksen tuotteita, joilla tilanne väistettäisiin. Myytit muuttuvat todellisuudeksi ja tieteelliset käsitteet myyteiksi (Elias 1997, ss. 294 ja 362-3). Hämeenlinnan rooli asukasluvultaan kasvavana kaupunkina viittaa toisaalle, mutta sen suhteellisen aseman muutos kertoo vajoamisesta. Selittääkö vajoaminen ja sen uhka valittujen analogioi-

den epäsuhtaa ja synnyttääkö tämä ristiriitatilanne toimintaa kukkiuttavia kaksoissidoksia organisaatioihin?

Vaihtoehtoiset tulevaisuudet eivät ole siis niinkään suunnitelmista kuin suunnittelun tavoista riippuvaisia. HHT-vyöhyke kuten muutkin uudet aluemuodostelmat ovat identiteettömiä. Niillä ei ole historiaa eikä yhteisiä toimintajärjestelmiä, joissa ihmiset voisivat vaikuttaa. Jos jokin käsite uhkaa vakiintua, kehitetään nopeasti uusi. Hämeenlinna on pienen kokonsa ja aluerakenteellisen heikon asemansa vuoksi tilanteessa, jossa sille lankeaa usein häviäjän rooli. Jos Hämeenlinna menettää maakuntansa tai muita alueellista identiteettiä kuvastavista toiminnoistaan, se tulee askeleen lähemmäksi pääkaupunkiseudun vaikutuspiiriä. Uudet aluerakenteelliset käsitteet edistävät tätä kehitystä. Vyöhykkeiden myötä ovat uudet infra-hankkeet nousseet päiväjärjestykseen. Valtateitten 10 ja 12 parantaminen sinänsä ei vielä ole mullistavaa, vaan tarpeellistakin. Mutta tärkeää on, mihin ja miten uudet linjaukset sijoitetaan Hämeenlinnan ja varsinkin Lahden kaupunkirakenteessa? Nykyiset suunnitelmat kertovat pitkien nauhojen käsitteellisestä merkityksestä. Uudet väylät kulkisivat olemassa olevien yhdyskuntien läpi tai ohi kuin pyrstötähdet. Kun määritellään laajoja aluekokonaisuuksia, saattaa niiden eri osissa syntyä virheellisiä käsityksiä suuruusluokista. Vaaraa ei vähennä hankesuunnittelun korostunut merkitys ja vuorovaikutuksen rajaaminen vain samanmielisiin.

Lähteet

Kirjallisuus, artikkelit, tutkimukset ja selvitykset

Aaltola 2008, Helsingin Sanomat 25.9.08 s. A2

Aaltonen, Mika ja Heikkilä Titi. 2003. Tarinoiden voima. Miten yritykset hyödyntävät tarinoita. Jyväskylä 2003.

Abrahamsson, Åke. 2004. Stockholm, en utopisk historia. Bokförlaget Prisma. Tryckt hos Fälth & Hässler i Värnamo, 2004. 203 s. ISBN 91-518-4264-5.

Alppi, Samuli, Ylä-Anttila Kimmo. 2007. Verkostourbanismi. Yhdyskuntasuunnittelu 2007:4 vol 45.

Alvesson, Mats & Sköldberg Kaj. 1994. Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod. Lund: Studenlitteratur.

Andersson, Harri. 1993. Rakennettu ympäristö: kaupunkirakentamisen modernina projektina. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A:10. Painosalama Oy, Turku 1993. 115 s. ISBN 951-880-914-3.

Andersson, Åke E, Anderstig, C, Hårsman, B. 1990. Knowledge and Communication. Infrastructure and Regional Ecomic Change. Regional Science and Urban Economics 20: 359-376. (Journal article).

Anttila, Pirkko. 2008. Onko opinnäytetyöstä kehittämistyöksi. Mistä löytyvät opinnäytetyön metodologiset ratkaisut. Ammattikorkeakoulujen Opinnäytetyö ja ohjaus – seminaari. 2008.

Aro, Jari. 1999. Sosiologia ja kielenkäyttö: Retoriikka, narratiivi, metafora. Akateeminen väitöskirja, Tampereen yliopisto, Sosiologian ja sosiaalipsykologian laitos. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala 1999. 153 s. ISBN 951-44-4535-X.

Auerbach, F. 1913. Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration. Petermanns Mitt, 59, 74.

Banister, David ja Berechman Joseph. 2000. Transport Investment and Economic Development. UCL Press, Lontoo, UK 2000. 363 s. ISBN 0419-25590-7 – ISBN 0419-25600-8.

Barnett, Jonathan. 1996. The Fractured Metropolis. Lightning Source Inc 1996. 256 s. ISBN 0064-30222-9.

Bengs, Christer. 2010. Paikallistalous, ss. 125-138. Julkaisussa: Saavutettavuus – liikkuvuus – paikallistalous. YTK:n julkaisuja B 100, Espoo 2010. ISBN 978-952-60-3515-4 pdf.

Bengs, Christer. Historic town morphology and planning. www.nba.fi/tiedostot/4bbeb6dc.pdf

Bengs, C., Rönkä, K. 1994. Competition restrictions in housing production – A model for analyses. Economic modelling 11:2, 125-133. Butterford-Heinemann. Oxford.

Berg, Harry (toim.). 1989. Tulevaisuuden kuvat: Yrjö Seppälän johtama seminaari keväällä 1989. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke, Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 9. Kanta-Hämeen seutukaavaliiton yhteisjulkaisusarja V:25. 39 s + liitt. ISBN 951-9208-79-8.

Bergman, Bosse ja Leijonhufvud, Sten. 1985. Längs drakens rygg: Med Malmskillnads-gatan genom maktens city. Tryggeri ab Norden, Malmö 1985. 139 s. ISBN 91-77-98-042-5.

Bergman, Bosse ja Dyrssen Catarina. 2003. Stadsfronter. Chigago-Detroit-Montreal, gränser mot land, himmel, vatten och underjord. Academityck, Edsbruk 2003. 128 s. Chalmers Arkitektur ISSN 1650-6340, 2003:06.

Berry, B.J.L. 1961. City size distributions and economic development. Economic Development and Cultural Change 9, 573-588. + same authors. 1971. Urbanization and national development. New York.

Berry, B.J.L. and Barnum, H.G. 1962. Aggregate relations and elemental components of central place systems. J. Reg. Sci. 4, 35.

Berry, B.J.L. and W.L. Garrison. 1958. Alternative explanations of urban rank-size relationship. *Ann. Assoc. Am. Geogr.* 48, 83.

Berry, B.J.L. and Pred, A. 1961. Central place studies: a bibliography of theory and application. University of Pennsylvania, Regional Science Research Institute. Bibliography Series 1. (Supplement 1965). + Andrews H.F. 1970: Working notes and bibl. on central place studies, 1965-69. University of Toronto, Dept. Of Geogr., Discussion Pap. 8.

Blöchliger, Hansjörg, Eichler, Martin ja Grass Michael. 2005. What Makes Regions Grow? An Empirical Analysis of Regional Growth Factors and Policy Implications. Structural Change in Europe 4. Ss 14-17. Hagbarth Publications. Bollschweill, Germany.

Boone, Christopher G. ja Modarres, Ali. 2006. City and Environment. Temple University Press, Philadelphia, USA 2006. 176 s. ISBN 1-59213-283-9 – ISBN 1-59213-284-7.

Bowie, Karen. 2009. Kaupunkitutkimuksen päivät 7.5.2009. Helsinki

Brindley, Tom, Rydin, Yvonne & Stoker Gerry. 1989. Remaking planning: the politics of urban planning in the Tatchers years. Unwin Hyman Ltd. London UK. 1989. 195 s. ISBN 0-04-711021-X.

Broszat Martin. 1966. National Sozialism 1919-1945, Santa Barbara, California, Clio Press 1966.

Bruegmann, Robert. 2005. Sprawl. The University of Chigago Press, USA 2005. 281 s. ISBN 0-226-07690-3.

Brush, J.E. 1953. The hierarchy of central places in southern Wisconsin. *Geogr. Rew.* XL, 380.

Bull, D.A. 1967. Nw town and town expansion schemes. Part II: Urban form and structure. *The Town Planning Rewiew* 38.

Christaller, W. 1933. Die zentralen Orte in Syddeutschland. Translated by C.W. Baskin. 1966. Central places in southern Germany. Englewood Cliffs, N.J.

Dacey, M.F. 1966. Population of places in central place hierarchy. *J. Reg. Sci.* 6(2), 27.

Danmarks Skov- og Naturstyrelsen 2009.

Davidoff, Paul, Reiner, Thomas. 1962. A choise theory of planning. *Journal of the American Institute of Planners* 28, ss. 103-115.

Davies, W.K.D. 1964. The hierarchy of commercial centres; a case study in South Wales, 2-10 (University of Wales: Unpublished Ph.D. theses).

Ejlersen, Torben. Wikipedia 2009.

Elias, Norbert. 1997. Saksalaiset valkataistelut ja habituskehitys 1800- ja 1900-luvuilla. Gaudeamus, Tammer-Paino, Tampere 1997. 401 s. ISBN 951-662-674-2.

ESPON 2006. Projects, Thematic Projects, 1.1.1 Polycentricity, ss. 3-4.

Etelä-Suomen maakuntien liitto. 1998. Etelä-Suomen yhteyskäytävän kehittämisstrategia, ESY. 37 s. ISBN 951-97833-0-X.

Etelä-Suomen maakuntien liitto. 2003. Etelä-Suomen toiminnallinen rakenne 2030. Savion Kirjapaino, Kerava. 11 s. ISBN 951-9863.

Etelä-Suomen maakuntien liitto. 2004. Etelä-Suomen aluerakenne 2030. Väestö ja työpaikat. Newprint Oy, Raisio. 32 s. ISBN 951-98634-4-3.

Etelä-Suomen maakuntien liitto. 2005. Etelä-Suomen aluerakenne 2030. Asuminen, ympäristö ja liikenne. Eugramen Oy. 43 s. ISBN 951-98634-7-8.

Filosofian sanakirja. 1999. WSOY – Kirjapainoyksikkö, Juva 1999. ISBN 951-0-23766-3.

Forester, John. 1989. Planning in the Face of Power. University of California Press.

Forester, John. 1999. The Deliberative Practitioner. Encouraging Participatory Planning Processes. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts. London, England 1999. 291 s. ISBN 0-262-06207-0.

Frampton, Kenneth. 1988. ISBN no. 3-7828-4002-X.

Geerts, Clifford. 1970. Agricultural involution. The Process of Ecological Change in Indonesia. Berkeley.

Geyer, H.S. 1989. The terminology, definition and classification of development axes. South African Geographer, 16, 113-129.

Geyer, H.S. 1996. Expanding the theoretical foundation of differential urbanization. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. 87, 44-59.

Geyer, H.S. 1998. Differential urbanization and international migration: An urban systems approach, in C.Corter, P. Nijkamp and J. Poots (eds), Crossing borders: regional and urban perspectives on international migration. Andershot: Ashgate, pp 161-184.

Geyer, H.S. 2002 (edit). International Handbook of urban Systems: studies of urbanisation and migration in advanced and developing countries. <http://libris.kb/bib/8517790>. Geyerin kirjoitus The Fundaments of Urban Space.

Geyer, H.S. and Kontuly T.M. 1993. A theoretical foundation for the concept of differential urbanization. *International Regional Science Review*, 15, 157-177.

Gibbrat, R. 1931. *Les Inegalites economiques*. Sirey, Paris.

Goldenweiser, A. 1936. Loose ends of a theory of the individual pattern and involution in primitive society. (Lowie, R. ed.) *Essays on anthrology presented to A.L.Kroeber*, Berkeley, CA: University of California Press. 1936, pp. 99-104.

Greater Helsinki Vision 2050. 2007. Kansainvälinen ideakilpailu 15.12.2006-31.5.2007. Arvostelupöytäkirja. Multiprint Oy 2007.

Grönfors, Martti. 1982. *Kvalitatiiviset kenttätömenetelmät*. Juva:WSOY.

Gugler, J. 1990. Overurbanization reconsidered, in J. Gugler (ed.) *The urbanization of the Third World*, Oxford: Oxford University Press, pp. 74-92.

Haarni, Tuukka, Vartiainen Perttu. 1996. *kaupunkiverkostoituminen Suomessa*. Edita Publishing Oy. 26 s. ISBN 9513720942.

Haliseva-Soila, Merja. 1986. Turusta työssäkäyntialueelle muuttaminen: Selvitys lähtömuuton syistä. Turun yliopiston maantieteen laitos. ISBN 951-642-813-4.

Hall, Peter. 1979. *The World Cities*. Second Edition. McGraw-Hill Book Company. First McGraw-Hill Paperback edition, 1979. Published by Weidenfeld and Nicholson, London. 269 s. ISBN 0-07-025607-1.

Halme, Timo. 1991. *Kaupunkien sisäinen rakenne*. Tutkielma eräiden yksityisten palveluyksiköiden sijoittumisesta perinteisen keskustarakenteen ulkopuolelle viidessä keskisuuressa kaupungissa (Kuopio, jyväskylä, Oulu, Lahti, Charlottesville), Oulun yliopisto, Kuopion kaupunki. Kuopion kaupungin painatuskeskus 1991. 102 s + liitt. ISSN 0785-0301.

Halme, Timo. 1993. *Liikenneväylän vaikutukset lähiympäristön yhdyskuntarakenteeseen: Väestö-, työpaikka- ja elinkeinorakenteen muutokset vt 3 Helsinki - Tampere -tien vaikutusalueella*. Tielaitoksen selvityksiä 22/1993, Tielaitos keskushallinto, Painatuskeskus Oy, Helsinki 1993. 54 s + liitt. ISBN 0788-3722.

Halme, Timo, VTT yhdyskuntatekniikka (osa teksteistä et. al.). 2000. *Helsinki – Hämeenlinna – Tampere: Alue- ja yhdyskuntarakenne HHT-vyöhykkeellä*. Lyyli - raporttisarja. Uudenmaan, Hämeen ja Pirkanmaan liitto, Hämeen liiton julkaisuja V:50, Offsetkolmio Hämeenlinna 2000, 69 s + liitt. ISBN 952-9802-37-4.

Hart, T. 1983. Transport and Economic development: the historical dimension, in K.J. Button and D.Gillingswater (eds), *Transport location and spatial policy*. Andershot. Hants. U.K.:Gover. pp. 12-22.

Hartshorn, Truman A. & Muller, Peter O. 1989. Suburban Downtowns and the Transformation of Metropolitan Atlanta Business Landscape. *Urban geography* 10. ss. 375-395

Heikkinen, Hannu L. T. 2001. Narratiivinen tutkimus: Todellisuus kertomuksena. Teoksessa: Aaltola, Juhani ja Valli, Raine (toim.). 2001. Ikkunoita tutkimusmetodeihin II: Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimeneelmiin. Ss 116-132. Chydenius-Instituutin julkaisuja 3/2001. PS-kustannus, Gummerus Kirjapaino Oy Jyväskylä 2001. ISBN 952-451-031-6 ja 951-39-0939-5.

Helander, Vilhelm. 1982. Arkkitehtuuri. Arkkitehtuurin asema ja ympäristön muutos. Teoksessa Suomen Kulttuurihistoria III. Itsenäisyyden aika, toimituskunta Päiviö Tommila, Aimo Reitala, Veikko Kallio. Porvoo: WSOY, ss. 486-521.

Helin, Heikki, Laakso Seppo, Lankinen Markku, Susiluoto Ilkka. 1998. Muuttoliike ja kunnat. Kunnallisanalan kehittämissäätiön tutkimusjulkaisut, nro 15. Vammalan kirjapaino Oy, Vammala 1998. 113 s. ISBN 952-9740-56-5

Helminen, Ville ja Ristimäki, Mika: 2003. Etätyö ei vähennäkään työmatkoja. *Ympäristö* 3/2003. Ss. 18-19.

Helminen Ville, Ristimäki Mika, Oinonen Kari. 2003. Etätyö ja työmatkat Suomessa. Suomen ympäristö 611. Edita Prima Oy, Helsinki 2003. 71 s +liitt. ISBN 952-11-1344-8 (nid.) ja 952-11-1345-6 (pdf).

Helsingin seutukaavaliitto. 1989. Pääkaupunkiseudun kasvupaineet: Pääkaupunkiseudun kasvu, kasvun tekijöitä ja tulevaisuudennäkymiä 1980-luvun jälkipuoliskolla. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke, Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 7. Helsingin seutukaavaliiton julkaisu C 21. Helsingin seutukaavaliiton offset 1990. 42 s. ISBN 951-9163-79-4.

Helsingin, Kanta-Hämeen ja Tampereen seutukaavaliitot sekä ympäristöministeriö. 1989. Yhteenvetoraportti. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke, Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 10. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja C 25, Kanta-Hämeen seutukaavaliiton yhteisjulkaisusarja V:30, Tampereen seutukaavaliiton julkaisu D 128, Multiprint Oy, Helsinki 1991. 36 s + liitt. ISBN 951-9163-90-5, 951-9208-86-0 ja 951-8980-39-X.

Helsingin, Kanta-Hämeen ja Tampereen seutukaavaliitot. 1989. Vyöhykkeen vastaanotokyky: Pääkaupunkiseudun kehysalueen, Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan valmiudet ottaa vastaan uusia asukkaita ja yritystoimintaa. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke, Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 8. Kanta-Hämeen seutukaavaliiton julkaisu V:24. Kanta-Hämeen seutukaavaliitto 1989. 22 s. ISBN 951-9208-76-3.

Helsingin, Pirkanmaan, Varsinais-Suomen seutukaavaliitot ja ympäristöministeriö. 1992. Suomen kärkikolmio: Yhteistyön suuntaviivat. Suomen kärkikolmio -projektin julkaisuja 8, Koteva Oy, Turku 1992. 27 s + liitt. ISBN 952-9532-35-0.

- Herbert, David. 1972. *Urban Geography*. 320 s. David&Charles, Vancouver.
- Hettne, Björn. 2008. *Vad är utveckling?* 1. painos. Föfattarna och SNS Förlag. Norhaven Paperback A/S, Danmark 2008. 96 s. ISBN 978-91-85695-61-4.
- Hirvonen Timo, Schmidt-Thome (toim.). 2010. ESPONin ytimessä ja ympärillä: Saavutettavuus – liikkuvuus – paikallistalous. YTK:n julkaisuja B 100, Espoo 2010. ISBN 978-952-60-3515-4 pdf.
- Hollander, Justin B. (ed.) 2009. *Planning Shrinking Cities*. Tufts University. 2009. Massachusetts, USA.
- Howard, Jeanne. 1989. Kirjassa Knight, Richard V. ja Gappert Gary (toim.). 1989. *Cities in a Global Society*. Volume 35, *Urban Affairs Annual Reviews*, 19 kirjoittajaa. SAGE Publications, Newbury Park, California 1989. 335 s. ISBN 0-8039-3319-3. – ISBN 0-8039-3320-7.
- Hoffre'n, Jukka. 2009. Bkt kasvaa, mutta hyvinvointi ei. Artikkelit *Talouselämä* 1/9.1.2009, ss. 39-41.
- Hämeen, Pirkanmaan ja Uudenmaan liitto. 2000. Helsinki - Hämeenlinna - Tampere - vyöhyke: Hallittu Hyvä Tulevaisuus. Lyyli -raporttisarja 27, Liikenneministeriö, Oy Edita Ab, Helsinki 2000. 68 s + liitt. ISBN 951-723-365-5.
- Illeris Sven. 1993. Mosaic malli. 32-50 in: L. Lundqvist & LO Persson (toim.): *visiot ja strategiat Euroopan yhdentymisen: Pohjois-Euroopan näkökulmasta*. Berlin: Springer-Verlag. Berlin: Springer-Verlag. 1993.
- Jacobs, Jane. *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Tryck: Preses Nams, Riga, Lettland 2005/Bokförlaget Daidalos AB, Göteborg. Originalets titel: *The death and Life of Great American Cities*. Copyright 1961 by Jane Jacobs, copyright renewed 1989 by Jane Jacobs. 478 s. ISBN 91 7173 216 0.
- Jakobson, Leo. 1992. *Suomen kaupungistuminen: Vertailu kansainväliseen kehitykseen ja kehityspoliittiset mahdollisuudet*. Suomen Kaupunkiliiton julkaisu nro 700, Kaupunkientalon painatuskeskus 1992. 105 s + liitt. ISBN 951-759-835-1.
- Janhonen, Sirpa, Nikkonen Merja ja Vuokila-Oikonen Päivi. 2003. *Kertomukset hoitotieteellisen tiedon tuottamisessa: Narratiivinen lähestymistapa*. Ss 81-115. Teoksessa Janhonen, Sirpa ja Nikkonen Merja (toim.). 2003. *Laadulliset tutkimusmenetelmät hoitotieteessä*. Toinen uudistettu painos. WS Bookwell Oy Juva 2003. ISBN 951-0-28182-4.
- Jauhiainen, Jussi S. 1995. *Kaupunkisuunnittelu, kaupunkiuudistus, kaupunkipolitiikka: Kolme eurooppalaista esimerkkiä*. Turun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 146, Turku 1995. Väitöskirja. 384 s. ISBN 951-29-0506-X.

Jauhiainen, Jussi S., Harvio, Susanna, Luukkonen, Juho & Moilanen Helka. 2007. Kehittämisyöhykkeet aluekehittämisessä. Sisäasiainministeriö/alueiden kehittäminen. Sisäasiainministeriön julkaisuja 22/2007, Helsinki 2007. 89 s.

Jauhiainen, Jussi S., Niemenmaa, Vivi. 2006. Alueellinen suunnittelu. Osuuskunta Vastapaino. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2006. ISBN-10 951-768-190-9.

Jefferson, M. 1939. The law of primate city. *Geogr. Rew.* 29, 227.

Johansson, B, Karlsson, C. 1990. Stadsregioner; Europa, SOU 1990: 34, Allmänna förlaget, Stockholm.

Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero. 2002. Diskurssianalyysi liikkeessä. Osuuskunta Vastapaino, Tampere. Gummeruksen Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2002, 2. painos. 278 s. ISBN 951-768-053-8.

Jokipii, Mauno. 2002. Hitlerin Saksa ja sen vapaaehtoisliikkeet. Waffen-SS:n suomalaispataljoona vertailtavana. SKS, Helsinki 2002. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2002. 456 s. ISBN 951-746-335-9.

Juntto, Anneli. 2001. Miksi pääkaupunkiseutua vaivaa toistuva asuntopula? Yhteiskuntasuunnittelu 2001:3 vol 39. Ss 51-62. ISSN 0788-1010.

Jääskeläinen, Lauri. 2008. Göteborg hakee menestystä tiivistämisen ja urbanisaation yhteistyöpölytiikalla. *Kuntalehti* 17/2008, ss. 39-41.

Kaipio, Juhani ja Ylönen Ari. 1989. Kaupungistumisen uudet muodot: Kansainvälisiä kokemuksia aluerakennemuutosten sosiaalisista seurauksista Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeen kehittämisvaihtoehtojen taustaksi. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke, Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 2, Tampereen seutukaavaliiton julkaisu D 97. Tampereen seutukaavaliiton offset 1989. 18 s + liitt. ISBN 951-8980-00-4.

Kettunen, Aija. 1998. Kunnat ja ympäristökonfliktit. Helsinki. Suomen kuntaliitto.

Knudsen, Jon P. 2002. OECD Warns of Increasing Social Disparities in Helsinki. *Journal on Nordregio* 4/2002. S 6. ISSN 1650-5891.

Kokkonen, Pauli, Maula, Jere ja Muujärvi, Ossi. 1989. Nauhakaupunki Tampereelta Helsinkiin?: Nauhamaisten taajamien teoreettisista ja menetelmällisistä erityispiirteistä suunnittelun näkökulmasta. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke, Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 3. Tampereen seutukaavaliiton julkaisu D 98. Tampereen seutukaavaliiton offset 1989. 31 s + liitt. ISBN 951-8980-01-2.

Kondratiev, Nikolai. 1922. The World Economy and its Conjunctures During and After the War.

Kosonen, Mauno & Viitala, Pentti. 1971. Suomalaisen kaupungin formaalinen rakenne ja alueellinen kasvu. Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 1/1971. 82 s.

Kotkavuori, Jouni. 2000. Totuus 90-luvun muuttoaallost. Tietoaika 1/2000. Ss. 7-8.

Krugman, Paul R. 1995. Technology, Trade and Factor Prices NBER Working Papers 5355. National Bureau of Economic Research Inc./published as in Journal of international Economics, Elsevier, vol 50(1), p. 51-71, February.

Kurunmäki, Kimmo. 1997. Maankäyttöpöliitiikat osana paikallisia politiikkoja. Hämeenlinnan maankäyttöpöliitiikkojen strategiat ja käytännöt. Tampereen yliopisto, Poliitiikan tutkimuksen laitos. Pro gradu –tutkielma. Tampere 1997. 91 s + liitt.

Kuusi, Osmo. 15.1.1988. Helsinki - Tampere nauhakaupunki tietoyhteiskunnan haasteisiin vastaajana. Muistio ympäristöministeriölle Helsinki - Hämeenlinna - Tampere vyöhykkeen kehittämistä. 13 s.

Kuznets, Simon. 1966. Model economic growth. Rate, structure and spread. 529 s. Yale University Press, New Haven.

Kytö, Hannu. 1998. Muuttajan muuttuvat motiivit eräissä suomalaisissa kaupungeissa 1980- ja 1990-luvuilla: Muuttoaiheet hyvinvointiteoreettisesta näkökulmasta. Suomen kuntaliitto, Kuntaliiton painatuskeskus, Helsinki 1998. 228 s + liitt. ISBN 951-755-202-5.

Laakso, Seppo. 1998. Alueiden välinen muutto Suomessa: Muuttajien sopeutuminen työ- ja asuntomarkkinoille vuosina 1993-96. Helsingin kaupungin tietokeskus, tutkimuksia 1998:4, Helsinki. 79 s + liitt. ISBN 951-718-097-7.

Laakso, Seppo ja Loikkanen, Heikki A.. 2004. Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen. Gaudeamus Kirja/Oy Yliopistokustannus. Tammer-Paino, Tampere 2004. 472 s. ISBN 951-662-893-1.

Lampinen Seppo, Karppi Ilari, Saarlo Anna ja Hanhijärvi Jani. 2004. Tie- ja liikenneolojen alueelliset merkitykset. Tienpidon suhde alueelliseen kehitykseen. Tiehallinnon selvityksiä 25/2004. Edita Prima Oy 2004. n. 150 s. ISBN 951-803-275-0.

Lapintie, Kimmo. 2001. Suunnitteluargumentaation analyysi ja arviointi: Esimerkkinä eheyttävän suunnittelun tutkimushanke. Yhteiskuntasuunnittelu 2001:1 vol 39:1, ss 4-25. ISSN 0788-1010.

Lehtinen, Erkki ja Nippala Eero. 1989 Rakennetun ympäristön arvo: Talonrakennusten, maa- ja vesirakenteiden sekä koneiden ja laitteiden määrä- ja arvoselvitys Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeellä. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisseleitys, julkaisu 4. Tampereen seutukaavaliiton julkaisu D 99. Tampereen seutukaavaliiton

offset 1989. 15 s + liitt. ISBN 951-8980-02-0.

Lehtinen, Torsti. 2002. Eksistentialismi: Vapauden filosofia. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2002. 319 s. ISBN 951-625-723-2.

Lehtovuori Panu. 2002. Uljas uusi metropoli? Brave new metropolis? Arkkitehti nro 6/2002. Ss 16-27.

Lintunen, Petri, Ristimäki, Mika ja Oinonen Kari. 2000. Työmatkat ja työpaikkaomavaraisuus. Lyyli –raporttisarja 10, Liikenneministeriö, Oy Edita Ab, Helsinki 2000. 81 s + liitt. ISBN 951-723-348-5.

Logan, John R. ja Molotch, Harvey L. 1987. The City as a Growth Machine. Printed by permission from John Logan and Harvey Molotch, 1987, Urban Fortunes ?, ss. 291-337.

Lösch, A. 1939, The economics of location, translated by Woglom, W.H. 1954. New Haven.

Martamo, Reijo. 1995. Työssäkäyntietäisyydet Suomessa 1990. Ympäristöministeriö Tutkimusraportti 1/1995. 155 s.

Marx, Karl. 1976. Pääoma, Kansantaloustieteen arvostelua. 3. osa. Kustannusliike Edistys, Moskova 1976. 966 s. M 10101-919-333-76.

Masonen, Jaakko. 1989. Hämeen Härkätie. synty ja varhaisvaiheet. Tiemuseon julkaisuja 4. Helsinki: Tie- ja vesirakennushallitus, 1989. ISBN 951-861-448-2.

Maula, Jere. 1988. Nauhakaupunki Tampereelta Helsinkiin. Muistio 29.1.1988. 29 s + liitt.

Mensch, Gerhard. 1979. Stalemate in Technology: Innovations Overcome the Depression. ISBN 088410611X.

Merta, Tommi, Tervämäki, Erkki ja Valjakka, Lasse. 1989. Tietointensiivisen tuotantotavan yleistymisen: Auerakenteelliset seurausvaikutukset kansallisilla ydinalueilla ja Helsinki - Hämeenlinna - Tampere -vyöhykkeellä. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere –vyöhykeprojekti, Auerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 1. Tampereen seutukaavaliiton julkaisu D 96. Tampereen seutukaavaliiton offset 1989. 38 s. ISBN 951-9324-99-2.

Mikkonen, Kauko, Haapala, Marianne. 2006. Aluetutkimuksen menetelmät. Vaasan yliopiston julkaisuja. Opetusjulkaisuja 55. Aluetiede 4. Vaasa 2006.

Mikkonen-Young, Leena. 2002. Yleiskaavayhteistyö ja ajan haasteet. Yhdyskuntasuunnittelu 2002:2 vol. 40:2 ss 8-19. ISSN 0788-1010.

Mouffe, Chantal. 2000. *Deliberative Democracy or Agonistic Pluralism*. IHS Wien 2000. 30 s.

Mäntysalo, Raine. 1997. Kieli ja valta: Kohti oppivaa kaupunkisuunnittelun käytäntöä. Teoksessa Mäntysalo, Raine, Nyman, Kaj ja Valanta Jose': Törmäyksiä. Vallankäytöstä, tulkinnoista ja osallisuudesta yhdyskuntasuunnittelussa. Oulun yliopisto, Arkkitehtuurin osasto, Julkaisu B 14, Oulu University Press 1997. Ss. 19-52. ISBN 951-42-4641-1.

Mäntysalo, Raine ja Nyman Kaj. 2001. Kaavoitus – suunnittelua? Suunnittelun patologioita maankäyttö- ja rakennuslain sovelluksissa. Oulun yliopisto. Oulu. ISBN 951-42-6562-9.

Neubauer, Jörg ja Ruotsalainen, Arto. 2003. A Fresh Look at the Nordic Geography of Migration. *Journal of Nordregio* 4/2003. Ss. 4-6. ISSN 1650-5891.

Niebauer, Jörg et. al. : *Regional Development in Nordic Countries 2007*, Nordregio Raport 2007:1, ISBN 978-91-89332-614.

New northern knowledge. 2002. *Structural Change in Europe*. Hagbarth Publications, Bollschweil, Germany 2002.

Nupponen, Terttu. 2000. Arkkitehdit, sota ja yhdyskuntasuhteiden hallinta. Alvar Aallon Kokemäenjokilaakson aluesuunnitelma tilansääätelyprojektina. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki. Hakapaino Oy, Helsinki 2000. 298 s. ISBN 951-746-167-4.

Northam, Ray M. 1975. *Urban Geography*. 410 s. John Wiley&Sons, inc, New York.

OECD. 2001. *Background Report for OECD Territorial Review of the Greater Helsinki Region*. Helsinki 13.9.2001. 103 s + liitt.

OECD. 2002/3. *OECD Territorial Reviews: Helsinki, Finland*. Organisation for Economic Co-operation and Development, Territorial Development Policy Committee. Pre-print version. 179 s + liitt.

OECD. 2006. *Territorial Reviews: Stockholm Sweden*. 216 s. ISBN 92-64-02252-X.

Ojankoski, Teija. 1998. Oikea pieni kaupunki. Maantieteen ja asukkaiden näkökulma suomalaiseen pikkukaupunkiin. Turun yliopiston julkaisuja, Sarja C Scripta lingua Fennica edita. Turku 1998. 268 s. ISBN 9512912554.

Östergaard, Niels. 2009. Suomen Kuntalehti 5.8.2009

Pacione, M. 2005. *Urban Geography: A Global Perspective*. Routledge, New York.

Pakarinen, Terttu. 1995. Suunnittelun muutossuunnat: Suunnittelun muutossuunnat ja tapaus Hämeenlinna. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, tutkimusraportti

2/1995. Painatuskeskus Oy, Helsinki 1995.

Pakarinen, Terttu. 2007. Yleissuunnittelu ja hankesuunnittelu ovat kaupunkikehittämisen avaimet. *Asu ja Rakenna* 6/2007.

Pallagst, Karina M. 2007a. Das Ende des Wachstumsmaschine, in *Berliner Debatte Initial*, 18/1, 4-13.

Palomäki, M. 1964. The functional centres and areas of South Bothnia, Finland. *Fennica* 83, 1.

Palomäki, Mauri, Jarno Granfelt, Kaj Palmgren, Kari Mannermaa, Mauno Kosonen, Orvo Siimestö. 1967. Suomen keskus- ja vaikutusaluejärjestelmä. *Valtakunnansuunnittelutoimiston julkaisuja A19*, 123 s.

Peltonen, Arvo. 1975. Kaupunkialueen spiraalinen kasvumalli. *Terra* 87, 115-122.

Peltonen, Arvo. 1982. Suomen kaupunkijärjestelmän kasvu 1815-1970: Teollistumisen leviämisen vaikutuksista perifeerisen maan kaupungistumiseen. *Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk utgivna av finska vetenskaps-societen H.* 128, Helsinki 1982. 204 s. ISBN 0067-8481.

Rahkonen, Keijo. 1996. Utopiat ja antiutopiat: Kirjoituksia vuosituhannen päättyessä. *Gaudeamus Kirja*, Tammer-Paino, Tampere 1996. 125 s. ISBN 951-662-684-X.

Rajaniemi, Juho. 2001. Kaavoitus – suunnittelua? *Yhteiskuntasuunnittelu* 2001:4 vol. 39:4 ss 81-84. Arviointi kirjasta Mäntysalo, Raine ja Nyman, Kaj. 2001. Kaavoitus – suunnittelua? *Suunnittelun patologioita maankäyttö- ja rakennuslain sovelluksissa*. Oulun yliopisto, Arkkitehtuurin osasto, Julkaisu A 30. 92 s. ISBN 951-42-6519-X. ISSN 0788-1010.

Raunio, Kyösti. 1999. Positivismi ja ihmistiede. *Sosiaalitutkimuksen perustat ja käytännöt*. *Gaudeamus*. Helsinki 1999. 422 s.

Reunanen Jyrki. 1996. Asiantuntijavalta: Asiantuntijavalmistelu ministeriöissä ja asiantuntijavallan idean kehittäminen vanhaeurooppalaisen filosofian perustalta. *Akateeminen väitöskirja*, Helsingin yliopiston valtiotieteellinen tiedekunta. Yliopistopaino Helsinki 1996. 380 s. ISBN 952-90-7724-6.

Reunanen, Jyrki. 2000. Tieto, tahto ja valta: Tahdonmuodostuksen menetelmä. *Yliopistopaino* 2000. 356 s. ISBN 951-570-407-3.

Rist, Gilbert. 2007. Development as a buzzword. *Development in Practice*, Volume 17, Numbers 4-5. August 2007. Routledge.

Ristimäki Mika, Oinonen Kari, Pitkäranta Harri, Harju Kaisu. 2003. *Kaupunkiseutujen*

väestömuutos ja alueellinen kasvu. Suomen ympäristö 657, Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto. Edita Prima Oy, Helsinki. ISBN 952-11-1531-9 (nid.) ja 952-11-1532-7 (pdf).

Robson, Brian. 1973. *Urban Growth: An Approach*. 268 s. Methuen & Co., Ltd., London.

Robson, Brian. 2011. Shrinking cities: a view from Britain. Shrinkage in Europe; causes effects and policy strategies. Conference in Amsterdam, 16.-17.2.2011

Roseland, M & Soots, L. 2007. *Strengthening Local Economies*. Teoksessa 2007 *State of the World: Our Urban Future*. W.W. Norton & Company, New York, London, s. 152-169.

Rytilä, Pekka. 29.1.1988. Ratakaupunkien helminauha: Helsinki - Tampere -vyöhykkeen liikenneolojen kehittäminen. 12 s.

Räikkä, Juha. 2005. Itsepetoksen filosofia. Dark Oy Vantaa 2005. 179 s. ISBN 951-0-30142-6.

Räsänen, Kati. 2003. Itsekästä takapihan suojelua vai oikeuden mukaisuuden peräämistä. Tapaustutkimus Ilmajoen jätteenkäsittelylaitosta vastustaneesta kansalaistoiminnasta. Sosiologian pro gradu –tutkielma. Yhteiskuntatieteitten ja filosofian laitos. Jyväskylän yliopisto. 2003. 84 s.

Saarinen, Risto. 2001. Rene´Girardin uskontoteologia. Teologinen Aikakausikirja 4/2001. 16 s.

Saaristo, Kimmo. 2000. Avoin asiantuntijuus: ympäristökysymys ja monimuotoinen expertiisi. Saarijärvi: Gummerus.

Sager, Tore. 2008. Mobility as Stress Regulation: A Challenge to Dialogue in Planning? *European Journal of Spatial Development*. 30 s. ISSN 1650-9544.

Salmi, Arja. 1989. Pääkaupunkiseudun rakennusmaan hintaa 1950-85 koskevat tutkimukset. VTT 1989. 39 s. ISBN 9513834395.

Schleunes Karl. 1970. *The Twisted Road to Auschwitz; Nazi Policy Toward German Jews, 1933-39*, Urbana: University of Illinois Press, 1970.

Schreiber, Hermann ja Georg. 1956. Kadonneita kaupunkeja. Werner Söderström Osakeyhtiön kirjapainossa Porvoossa 1956. 370 s.

Schulman, Harry et. al. 1995. Asumisen ja työn muuttuvat kytkennät: Pääkaupunkiseudun pendelialue ja ulkomaisia kokemuksia. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja B 71. TTK offset Espoo 1995. 107 s + liitt. ISBN 951-22-2436-4.

Schulman, Harry. 1990. Alueelliset todellisuudet ja visiot: Helsingin kehitys ja kehittäminen 1900-luvulla. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A 18. TKK offset Espoo 1990. Väitöskirja. 207 s + liitt. ISBN 951-22-0433-9.

Scott, Allen J. Ja Soja, Edward W (toim.). 1996-98. The City: Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century. University of California Press Berkeley and Los Angeles, California 1998. 462 s. ISBN 0-520-21313-0.

Sidenbladh, Göran. 1985. Normalm förnyat 1951-1981. Stokholmsmonografier 66. Stockholm 1985. Norstedts Tryckeri. 267 s. ISBN 91-86050-13-3 (Arkitektur), 91-38-90709-7 (Liber).

Siirilä, Seppo. 1990. Jälkiteollisen yhteiskunnan kaupunkikehitys. Teoksessa ”90-luvun aluetiedettä”, Tampereen yliopisto, Aluetieteen laitos A 10.

Siirilä, Seppo. 1993. Kirjassa: Iisakkila, Jari (toim.). 1993. Näkökulmia seutuistumiseen. Aluetieteen laitos, sarja A, 15. Tampereen yliopisto, Jäljennepalvelu, Tampere 1993. 110 s. ISBN 951-44-3412-9.

Sisäasiainministeriö, Kotikuntatyöryhmä. 1995. Kotikuntalain vaikutukset kuntien talouteen. Sisäasiainministeriön kuntaosaston julkaisu 4/1995, SM:n monistamo Helsinki 1995. 38 s + liitt. ISBN 1237-4199.

Smailes, A.E. 1944. The urban hierarchy of England and Wales. Geogr. 29, 41.

Somerpalo, Sakari. 2006. JOTU. Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2006. Edita Publishing, Helsinki 2006. 92 s. ISBN 952-201-525-3 (verkkoj.)

Sosiaalikehitys Oy. 2002. Hämeenlinnan muuttajakysely 2002, Hämeenlinnan kaupungin moniste, Hämeenlinna. 34 s + liitt.

Soja, Edward W. 2000. Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions. Blackwell Publishing Ltd 2003. 436 s. ISBN 1-55718-000-3.

Stewart, Charles, T. 1958. The size and spacing of cities. Geogr. Rev. 48, 222.

Structural Change in Europe 5, 2007. Hagbarth Publications. Bollschweill, Germany. Ss. 33-37, 46-51, 85-90.

Summa, Hilka. 1982. Kaupunkien sisäinen muuttoliike muuttotyypeittäin. TKK/YTK, 1982, 131 s., ISBN 951-752-547-8.

Svedberg, Olle. 1988. Arkitekternas århundrade: Europas arkitektur 1800-talet. Arkitektur Förlag Ab. Fält & Hässler, Värnamo 2003. 5. laitos, 3. painos. 182 s. ISBN 91-86050-

34-6.

Svedberg, Olle. 1988. Planerarnas århundrade: Europas arkitektur 1900-talet. Arkitektur Förlag Ab. Fält & Hässler 2003. 5. laitos, 3. painos. 185 s. ISBN 91-86050-39-7.

Tamminen, Tapio. 1994. Edistyksen myytti: kertomus modernin yhteiskunnan kulttuurisesta paradigmasta. Suomen Antropologinen Seura 1994. Tammerpaino Oy, Tampere, 1994. 169 s. ISBN: 952-9573-10-3.

Taylor, Nigel. 1998 (preprinted 2003). Urban Planning Theory, since 1945. SAGE Publications Ltd, Lontoo 2003, 184 s. ISBN 0 7619 6094 5.

Tervamäki, Erkki. 1988. Ympäristöministeriön kaavoitus- ja rakennusosastolle laadittu asiantuntijamuistio Hlsinki – Hämeenlinna – Tampere –vyöhykkeen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvityshankkeesta 29.1.1988. 8 s.

The Baltic Palette. 2001. Kaupunkijärjestelmät. Työryhmäraportti. Uudenmann liiton julkaisuja C37-2001. 71 s. ISBN 952-448-064-6.

The Baltic Palette. 2001. Itämeren Paletti – värikylläinen alue. Loppuraportti. Uudenmaan liiton julkaisuja C37-2001. 86 s. ISBN 952-448-063-8.

Uudenmaan liitto, Itä-Uudenmaan liitto, YTV, uudenmaan TE-keskus ja Uudenmaan ympäristökeskus. 2004. Uudenmaan tulevaisuus 2035. Utua vai totta. Utu35-skenaarioprojekti. Edita Prima Oy. Helsinki 2005. 80 s. ISBN 952-448-127-8 (kirja). ISBN 952-448-128-6 (PDF).

Uudenmaan liitto et.al. 2007-2008. Metropolialueelle kestävä aluerakenne, Metka.Uudenmaan liitto 2008. 31 s. ISBN 978-952-448-242-4.

Uusitalo, Paavo. 1974. Suunnittelun tavoitteet ja keinot. Kustannusosakeyhtiö Tammi, KK:n kirjapaino, Helsinki 1974. 253 s. ISBN 951-30-2954-9.

Vapaavuori, Jan 2008. Kaupunkiseutusuunnitelmien arviointiseminaari Messukeskuksessa 3.4.2008. Helsinki 2008.

Vartiainen, Perttu. 1991. Seutuistuminen yhdyskuntasuunnittelun haasteena. Terra 2/1991.

Vartiainen, Perttu. 1992. Seutuistumisen näköalat Keski-Suomessa. Keski-Suomen liitto, julkaisu A 6.

Vartiainen, Perttu. 2006. Suomen Kuntatalehti 16/2006, Helsinki 2006.

Weber, A.(edited by Friedrich, C.J.) 1929. Theory of the location of industries (Chigago).

Weber, Max. 1921. Kaupunki (alkuperäteos Die Stadt). Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1992. 204 s. ISBN 951-9066-59-4.

Vepsä, Paavo S. 1988. Helsinki – Hämeenlinna – Tampere vyöhykkeen aluerakenteen ja käytön kehittämisselvitys, asiantuntijalausunto 29.1.1988. 11 s + liitt.

Westholm, Erik et. al. 2008. Regionen som vision – det politiska projektet Stockholm-Mälarenregionen. SNS Förlag, Stockholm 2008. 144 s. ISBN 978-91-85695-79-9.

Viren, Antti. 2007. Metropolien määrittelyt ja merkitykset. Yhdyskuntasuunnittelu 2007: 4. ISSN: 1459-6806. ss. 45-54.

Virtanen, Pekka V. 1988. lausunto Helsinki – Hämeenlinna – Tampere –vyöhykkeen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvityksen eräistä avainkysymyksistä. 19.1.1988. 14 s. + liitt.

Virtanen, Pekka V. 1989. Maapolitiikka kehityksen edellytyksenä: Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeen maapoliittinen tarkastelu. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 5. Kanta-Hämeen seutukaavaliiton yhteisjulkaisusarja V:22. 16 s + liitt. ISBN 951-9208-74-7.

Virtanen Pekka V. 2002. Arturo Soria y Mata ja nauhakaupunkiaate. Yhdyskuntasuunnittelu 2002:1, ss. 59-65.

Wright, Frank Lloyd. 1935. Broadacre City: A New Community Plan, Architectural Record. April 1935, ss. 243-252.

Vuolanto, Timo. 2007. Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki. Asu ja Rakenna 5/2007.

Välimaa, Jaakko. 1995. Suunnittelun muutossuunnat: Hämeenlinnan kestävän kehityksen yleiskaavastrategia. Ympäristöministeriö, Alueiden käytön osasto, selvitys 8/1995. Painatuskeskus Oy, Helsinki 1995. 66 s. ISBN 951-37-1769-0.

Välimäki, Aki. 1989. Yliseudulliset hankkeet: Sektoriviranomaisten suunnitelmien yliseudullisia hankkeita Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeellä. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämisselvitys, julkaisu 6. Kanta-Hämeen seutukaavaliiton yhteisjulkaisusarja V:23. 33 s + liitt. ISBN 951-9208-75-5.

Von Thunen, J.H. 1826. Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationaleconomie. Hamburg.

Wuori, Olli – Mikkonen Kauko. 2007. Suomen aluerakenne vuonna 2040. Tutkimusraportti. Vaasan yliopisto, Levon-instituutti. Palvelututkimus No 1/2007. Vaasa 2007. 80 s.

Vår tids filosofi. 1987. Andra tryckningen. Bokförlaget Forum AB, Stockholm. Del 1 och 2. ISBN 91-37-10069-6.

Yhdyskuntasuunnittelu. 2002. Katsauksia eurooppalaiseen kaupunkiin (kuusi kirjoittajaa). Artikkelisarja lehdessä 2002:1 vol 40:1. Ss. 28-70. ISSN 0788-1010.

Ylikangas, Mikko. 1998. ”Ihmissielun insinöörit” – kaupunkisuunnittelu uuden ihmisen luomisvälineenä 1920-luvun Neuvostoliitossa, kirjassa Härmänmaa, Marja, Mattila, Markku (toim). 1998. Uusi uljas ihminen eli modernin pimeä puoli. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998. 279 s. ISBN 951-796-113-8.

Ylönen, Ari. 2000. Sosiaaliset megatrendit ja HHT-vyöhyke. Lyyli –raporttisarja, Pirkanmaan liitto 2000, sarja D, julkaisu 51, Domus-Offset Oy, Tampere 2000. 47 s. ISBN 0788-6578.

Ylä-Anttila, Kimmo. 1999. Alvar Aalosta nykypäivään. Seutusuunnittelukäytäntöjen kehitys Satakunnassa. Diplomityö/TTY Arkkitehtuurin osasto 2.6.1999.

Zelinsky, W. 1971. The hypotheses of the mobility transition. Geographical Review, 16,219-249.

Zipf, G.W. 1941. National unity and disunity. Bloomington Illinois.

Tilastot

Suomen tilastokeskuksen tilastot

Svenska statistiska centralbyrån tilastot

Suomen kuntaliiton tilastot

Kirjallisuusluettelon selvityksiin sisältyvät muut tilastot

Kaavat ja suunnitelmat

Kanta-Hämeen maakuntasuunnitelma 2004 ja siihen liittyvä aineisto. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt kaavan 29.11.2004, valtioneuvosto vahvistanut 28.9.2006 ja korkein hallinto-oikeus käsitellyt valitukset 28.12.2007

Päijät-Hämeen maakuntasuunnitelma ja siihen liittyvä aineisto. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt kaavan 20.2.2006 ja ympäristöministeriö vahvistanut sen 11.3.2008.

Hämeenlinnan moottoritien kattamista koskeva asemakaava ja siihen liittyvä aineisto. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt kaavan 5.5.2008, §10. Hämeenlinnan hallinto-oikeus ja korkein hallinto-oikeus ovat käsitelleet valitukset 28.1.2009 ja 7.1.2010.

Viitaukset sanomalehtiin

Helsingin Sanomat. 2008. 19.10.2008, D2

HeSa. 2009. 5.9.2010, A6

HeSa. 2009. 6.10.2009, A6

HeSa. 2009. 7.10.2009, A10

Hämeen Sanomat. 2011. 9.4.2011, s. 3

HäSa. 2011. 12.4.2011, s. 1

Hämeenlinnan Kaupunkiuutiset. 2008. 23.4.2008, s.14

Hämeen Viikkouutiset. 2008. 25.4.2008, s.10

Kuvat

Kannen kuvat:

HHT-vyöhyke v. 1989 raporttisarjan kuvituksesta, raportti 10, s. 58

Helsingin vaikutusalueet v. 2001 OECD:n raportista; Background Report for OECD Territorial Review and the Greater Helsinki Region, s. 6

Liitekuvat:

Kartta Etelä-Suomesta; kansalaisen karttapaikka

Ote Kanta-Hämeen maakuntakaavasta v. 2004

Kuva Hämeenlinnan keskustan kaupallisesta rakenteesta ja sen kehittämismahdollisuuksista nykyrakenteessa 2005; Tuomas Santasalo Ky

Havainnekuva moottoritien katteesta; Arkkitehtihuone Artto Palo Rossi Tikka

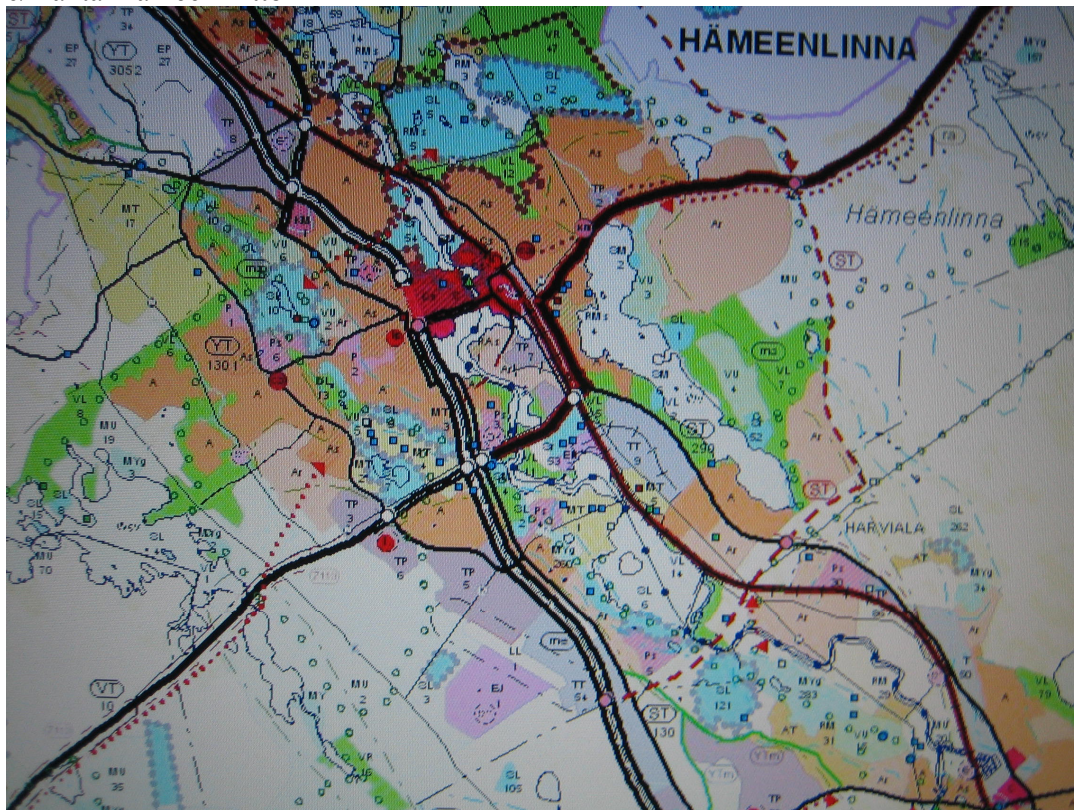
Valtatie 10:n uusi linja Katumajärven ali; tiehallinto

Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavasta v. 2006

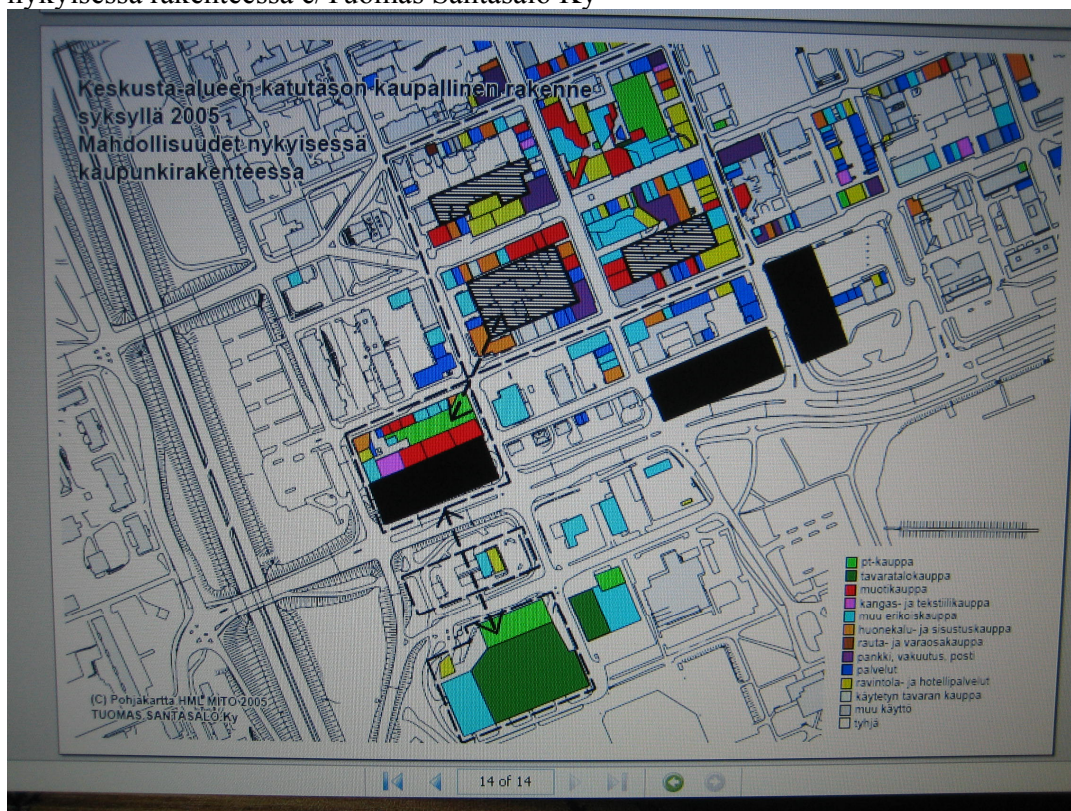
Kartta Etelä-Suomesta c/kansalaisen karttapaikka, 51/mml/11



Katumajärveä kiertävä ohikulkutie katkoviivalla Kanta-Hämeen maakuntakaavassa 2004
c/Kanta-Hämeen liitto



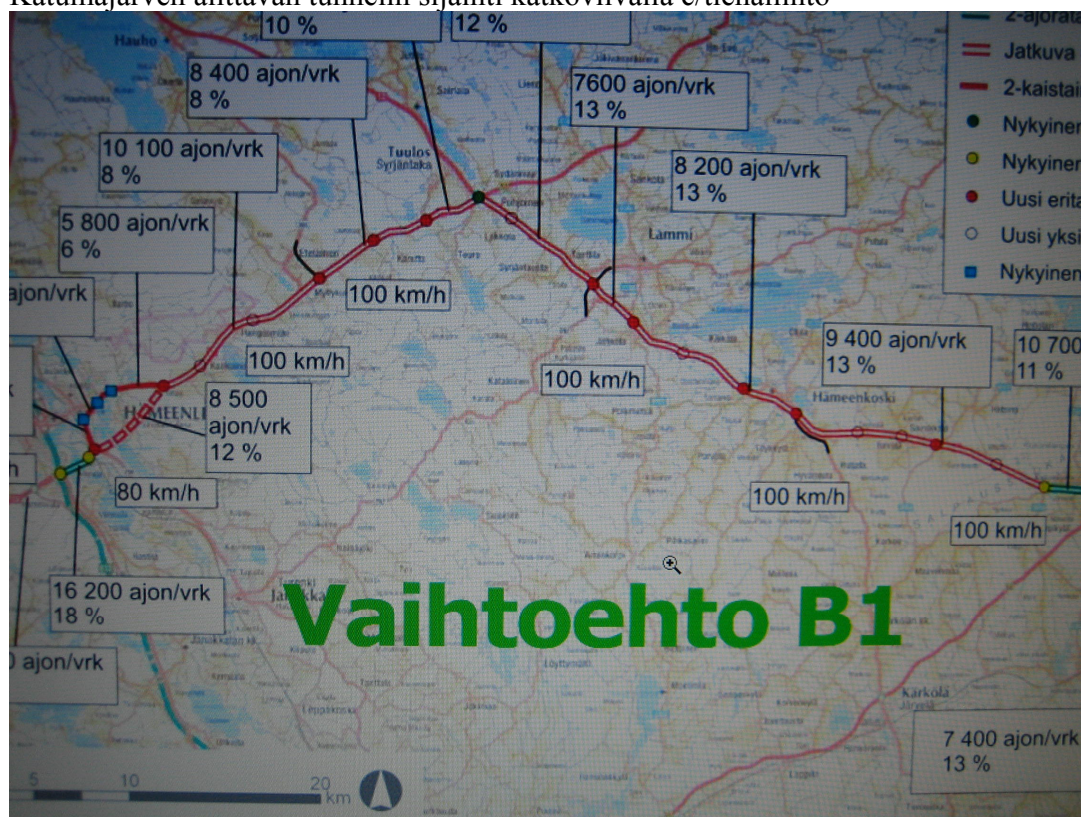
Hämeenlinnan keskustan kaupallinen rakenne 2005 ja sen laajentamismahdollisuudet nykyisessä rakenteessa c/Tuomas Santasalo Ky



Havainnekuva moottoritien päälle rakennettavasta kauppakeskuksesta c/Ilmakuva Hämeenlinnan kaupunki, tevi, Ilmakuva Vallas Oy, Havainnekuva c/Arkkitihtuone Artto Palo Rossi Tikka Oy



Katumajärven alittavan tunnelin sijainti katkoviivalla c/tiehallinto



Valtatien 12 uusi linjaus Lahden eteläpuolitse Päijät-Hämeen maakuntakaavassa 2006
c/Päijät-Hämeen liitto

